Адмиральские маршруты (или вспышки памяти и сведения со стороны)

Александр Евгеньевич Солдатенков

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Наверное, всем нам, военнослужащим в запасе или в отставке, решившимся запечатлеть свои воспоминания о пройденной службе, надо помнить, что никаких собственных средств нам не хватило бы для приобретения в личную собственность тех материальных ценностей, управление которыми нам доверялось в государственных интересах. И никогда впредь нам не удастся собрать вместе своих бывших сослуживцев. Всё это та основа, на которой базируются наши воспоминания. Да, мы были ограничены рамками уставов и ответственностью за людей и технику, но внутри этих рамок свободы реализации требований уставов было достаточно, ибо ход военной службы можно формализовать только внешне, а внутренне он у каждого был своим. Поэтому наши воспоминания о военной службе в разных родах войск и на разных должностях как неповторимы, так и субъективны. Нам, офицерам вооружённых сил семидесятых, восьмидесятых годов повезло — мы застали расцвет Армии, Авиации и Флота Советского Союза.

- Капитан 1-го ранга в отставке Солдатенков Александр Евгеньевич
  - Введение
  - Предыстория будущего моряка
  - I. Крейсерские штучки
    - Первое знакомство с тогдашней гордостью Военно-морского флота — крейсером проекта 68 бис
    - Не педагогично, но эффективно
    - Эпизод первый: как ФНГ меня сажал на гауптвахту
    - Эпизод второй: приём первой батареи ДУК из среднего ремонта
    - Артбалет
    - О хождении на шлюпке под парусом во время прохождения крейсером размагничивания на стенде СБР
    - Досуг крейсерских лейтенантов
    - Эпизод третий: иногда надо технически
    - Испытания батарей универсального калибра после среднего ремонта
    - Казус с испытаниями звукоподводной связи
    - Комендант вертолётной взлётно-посадочной

площадки
- Чарли, да нет, товарищ капитан третьего ранга, конечно лейтенант Черенков
- Морская практика
- Штурманская практика
- Перевод на должность по специальности

- II. Казусы проекта
  - Мелкий дорожный эпизод
  - Продолжение штурманской практики на любимом проекте
  - Шлюпка в тумане (или Точка росы)
  - Поиск подводных лодок — прежде всего
  - О пользе радиолюбительства для службы минёром
  - Водолазная практика
  - Не знаю, как назвать, но о «шедеврах» рассказать надо
  - Единство корабля и экипажа или плавучий батальон
  - Как мой отец принимал швартовные концы в порту Корсаков
  - Феномен «Лёгкости»
  - Продолжение штурманской практики на любимом проекте или лоцманские зачатки
  - Досуг лейтенантов бригады ОВР
  - Допуск к самостоятельному управлению кораблём
  - 13 заказ
  - О рождении терминов, ранее не известных военно-морскому сообществу
  - Немного о первом корабле, которым мне доверили командовать
  - Организационный зуд старшего командования
  - Кто кем станет, заранее знать не дано
  - Без спасения нет вознаграждения
  - Вторая встреча с будущим Главкомом ВМФ Российской Федерации (как оказалось первым)
  - Как я с дедом Сергеичем торпеды ловил
  - Комдив-испытатель
  - Казусы радиосвязи
  - О справедливости
  - Швартовка к мотоциклу
  - Как мы с Рэмовичем списывали якорьцепь, утопленную комдивом-испытателем

- О приведении плавпричала в порядок
- Об использовании родственных и дружеских связей с пользой для боевой готовности любимых кораблей
- Почерк
- О практике взрывопожаробезопасности, применительно к конкретному проекту
- О комплексном противодействии средствам воздушного нападения на кораблях пр. 1124
- Казус с зенитно-ракетным комплексом на МПК-101
- Казус согласования прибора «С-4» на МПК-143
- Казус Подъёмно-опускного устройства контейнерного типа (ПОУ КТ-1А) на МПК-145
- О вреде увлечений для кадровых вопросов
- Казус агрегатной БЧ-3
- Казусы объективного контроля
- О выполнении ракетных стрельб отличным кораблём и кораблём-работягой
- Казус стрельбовой артиллерийской радиолокационной станции МР-123 «Вымпел-А»
- О реальном повышении боевой готовности
- О системности в личной работе
- О противолодочных кораблях истинных и «мнимых»
- «Радиомолчание» на рейдовых сборах
- О случае, когда за невыполнение приказания можно получить внеочередное увольнение на берег
- О поисках пьянствующих офицеров
- Казус безопасности артиллерийских стрельб
- Об использовании неиформированности старших начальников
- Об умелом использовании квалификации своих подчинённых
- О воздействии творчества А. Грина на некоторых командиров кораблей ВМФ СССР
- Крысиные сюрпризы
- Об ударной бестолковщине
- Казусы увеличения количества КПУГ
- О диверсантах мирного времени
- Продолжение Морской практики
- О гербе корабля
- О временном базировании (подчинении)

- Немного о воспитании «воспитателей»
- Презумпция виновности
- Испытания по методу Солдатенкова
- Прохождение безобмоточного размагничивания
- Прохождение замеров и регулировки электрических полей
- Развитие номинального хода
- Участие в различного вида обеспечениях
- Обеспечение самих себя
- Обеспечение испытаний навигационного комплекса модернизированной АПЛ
- Обеспечение последней ракетной стрельбы баллистической ракетой с дизельэлектрической подводной лодки на ТОФ
- Парады
- Погоня (или так делать нельзя)
- О «непреодолимых» случайностях на флоте
- Обеспечение КОИ боевой торпеды
- Истинный поиск (то есть входе поиска на море профессионалы ОВР абсолютны)
- Кошки-мышки
- Навигационное происшествие у мыса Гаврилова в заливе Советская Гавань (конечно я в этой ситуации негодяй, но истина дороже)
- «Сафари» на сторожевом корабле
- Если не работают подчинённые — работай сам
- О явлении, трудно объяснимом
- Братские встречи

○ III. Бухта Броутона
- Помощник командира сторожевого корабля СКР-18
- Обживание нового места базирования
- Морская практика в любимой Бухте
- Психологические эксперименты
- Жизнь и туман

○ IV. Голь на выдумки хитра
- О военных хитростях мирного времени
- О противоподвододиверсионной обороне порта Корсаков
- «Вертолётоносец» или вертолётная взлётно-посадочная площадка посредине Охотского моря
- Третья встреча с ФНГ
- «ПАССИОНАРИЯ»
- Сказка о рождении проекта 1124, детища

Великого Кораблестроителя Александра Викторовича Кунахович
- «Закрытая бухта», с виду
- Минёрская удача
- Археологи
- «Атака базы сверхмалыми подводными лодками (СМ ПЛ, ПДСС)»
- Бедняга Джо
- Добро срока давности не имеет

○ Глава заключительная, почти фантастическая. Явление никто не подтвердил но и не опроверг

• notes
○ 1
○ 2

Капитан 1-го ранга в отставке Солдатенков Александр Евгеньевич Адмиральские маршруты (или вспышки памяти и сведения со стороны)

Введение

Посвящается всем моим бывшим сослуживцам, как подчинённым так и начальникам.

Наверное, всем нам, военнослужащим в запасе или в отставке, решившимся запечатлеть свои воспоминания о пройденной службе, надо помнить, что никаких собственных средств нам не хватило бы для приобретения в личную собственность тех материальных ценностей, управление которыми нам доверялось в государственных интересах. И никогда впредь нам не удастся собрать вместе своих бывших сослуживцев. Всё это та основа, на которой базируются наши воспоминания. Да, мы были ограничены рамками уставов и ответственностью за людей и технику, но внутри этих рамок свободы реализации требований уставов было достаточно, ибо ход военной службы можно формализовать только внешне, а внутренне он у каждого был своим. Поэтому наши воспоминания о военной службе в разных родах войск и на разных должностях как неповторимы, так и субъективны. Нам, офицерам вооружённых сил семидесятых, восьмидесятых годов повезло — мы застали расцвет Армии, Авиации и Флота Советского Союза.

«*..ибо о флотах, кораблях и их личном составе обычно забывают до тех пор, пока не наступает момент, когда они могут пригодиться.*»

«Война на Тихом Океане»

S.Denlinger and Charles B.Gary.

Если происходит маловероятное событие, значит оно рукотворное.

Из личных наблюдений.

И так: (корабль уже готов к бою и походу)

«По местам стоять, с якоря и швартовных сниматься… Отдать кормовые, пошёл шпиль»… «За кормой и бортами чисто»,… «Якорь стал, …якорь чист». «Учебная боевая тревога! Корабль к прохождению узкости приготовить!». «Штурман, курс на выход из базы… Обе машины вперёд малый, на курс…градусов». Остальное в тексте:

В силу особенностей географического расположения Камчатская Военная Флотилия (КВФ) всегда комплектовалась новыми кораблями в первую очередь, но только после главной базы флота, его столицы — Владивостока. А в силу кадровых особенностей большинство офицеров Штаба Тихоокеанского флота попадали служить в него, пройдя службу в штабах флотилий. Но длительное время КВФ была единственной флотилией на ТОФ, а, в сущности, Северо-восточным флотом и поэтому офицеры Штаба ТОФ, как правило, были выходцами из КВФ и наоборот — руководство КВФ назначалось из офицеров штаба ТОФ с перспективой для перевода в Главный Штаб ВМФ и штабы западных флотов. Казалось бы все основы для братских взаимоотношений между старшим и подчиненным штабами налицо. Но это было не так, потому что была ещё одна очень сложная «фракция» офицеров всех уровней среди офицерского состава КВФ.

Дело в том, что срок службы в КВФ засчитывался как год за два (так называемый льготный район), соответственно и должностные оклады были удвоенными по сравнению с главной базой ТОФ и многими другими местами службы. Это приводило к концентрации в составе этой «фракции» офицеров трёх категорий: первая — дети и родственники флотского начальства, способного повлиять на назначение офицера для службы в льготном районе. Вторая — назначенцы через ГШ ВМФ из не льготных районов службы, для навёрстывания недостающей для выхода на пенсию выслуги лет, назначенные за какие либо услуги своему бывшему начальству, а иногда и за успехи в службе. Вторая категория, служба которой близилась к окончанию, значительно увеличивала средний возраст офицерского состава флотилии. Наконец третьи — это те, кем офицерский состав флотилии доукомплектовывался до необходимой штатной численности. Я был из третьих. Льготы и деньги — лишними быть не могут, но и

идея в службе должна присутствовать.

Лично я был из идейных противолодочников. Суть идеи в том, что подготовка к борьбе с подводными лодками вероятного противника и борьба с ними первичны и им должна быть посвящена вся служба — всё остальное вторично. Именно в этом и состоял мой вклад в защиту Родины. А служить я попал во флотилию, в которой первичными были денежный оклад, должность, звание, личный покой и выход на пенсию с почётом, прежде всего. Этот весьма сложный кадровый «сплав» предпринимал массу усилий, направленных на предотвращение любых случайностей, могущих повлиять на тщательно распланированную карьеру. А случайности могла преподнести только новая техника, которую надо было осваивать, преодолевая собственную умственную лень, появляющуюся у штабных офицеров к концу службы. Длительное время, до описываемых событий, желая выполнить двуединую задачу — главную базу не обидеть (читайте себя) и Камчатку не забыть, на КВФ переводились корабли новых проектов, но уже некоторое время послужившие в районе главной базы (в интересах освоения новой техники) и укомплектованные по принципу: на тебе боже, что нам не гоже. Такое отношение старшего штаба к «укреплению» боевой готовности КВФ вызвало стойкий иммунитет у младшего штаба и желание защититься от сюрпризов, могущих прибыть на передислоцируемых кораблях. Таких как скрытые неисправности, не ремонтируемые в условиях Камчатки, или сложное дисциплинарное прошлое некоторых членов экипажей. Поэтому переводимые корабли встречали на КВФ по особому ритуалу, который вкратце можно было назвать перепроверкой «по-своему», в ходе неё стремились выявить как можно больше «объективных» претензий к старшему штабу на основании «спускаемых» им же приказов и директив о передислокации кораблей.

Таким образом, на одном и том же передислоцируемом объекте перекрещивались взгляд сверху и взгляд снизу, иногда это приводило к любопытным эффектам. Так, например корабли проекта 1124, по нашему «Альбатрос». А по классификации наших верпротдрузей «Гриша», оцените разницу — нельзя недооценивать удачные проекты русских, хотя штатовцы присваивают названия нашим кораблям и подводным лодкам просто по порядку букв в латинском алфавите. Когда стало ясно, кто есть, кто те же американцы классифицировали скромный МПК проекта 1124 как корвет УРО береговой обороны (дошло). В районе главной базы эти корабли осваивались и использовались с 1972 года, и к 1975 их уже было четыре, когда пятый решено было передислоцировать на КВФ. Что следует отметить: новый

корабль, только из постройки. С экипажем, прошедшим госиспытания и сдавшим первые три задачи боевой подготовки противолодочного корабля, укомплектованным действительно лучшими матросами, старшинами, мичманами и офицерами в строгом соответствии с «разгромными» директивами и приказами Штаба ТОФ, которому уже порядком надоели ЧП в экипажах новостроящихся кораблей. Это был МПК-122, его прибытие в состав КВФ прошло без ажиотажа, но и без энтузиазма со стороны штабов всех уровней от дивизионного до флотильского. Мягко говоря — и свои не оценили. Потому что его техническую эксплуатацию и боевое использование надо было ОСВАИВАТЬ. А тут сталкивались интересы экипажа корабля, который свой корабль ЗНАЛ и штабных офицеров, которые в силу штабного чванства, не спешили с самостоятельным изучением особенностей нового проекта, а учиться у подчинённых считали для себя зазорным. Тем не менее, новый и совершенно исправный корабль неутомимо гоняли в море для выполнения не свойственных ему задач. Корабельным офицерам, начиная с командира корабля и ниже, периодически «щелкали» по носу, дескать, видали мы вас умников: МПК он и есть МПК хоть и с дальноходными противолодочными торпедами, зенитными ракетами и с новейшей гидроакустикой хоть и проекта 1124! Но в проекте уже была заложена другая суть, заставляющая каждого матроса и офицера гордиться своим кораблем! В корпусе небольшого водоизмещения были сосредоточены возможности большого корабля. 20% от водоизмещения корабля приходилось на оружие и вооружение! Чтобы не вдаваться в подробности скажем, что поисковые возможности при поиске и обнаружении подводных лодок только одного корабля превосходили возможности всего дивизиона малых противолодочных кораблей проекта 204. А их в дивизионе было девять! Экипаж эти возможности на 90% уже ОСВОИЛ. Оставшиеся 10% были связаны с использованием корабля в группе таких же кораблей, которых на Камчатке пока еще не было. Правда, в других бригадах были корабли современных проектов с совместимыми системами групповых атак, но об этом ниже. Целый год это сочетание новой техники и весьма прилично подготовленного экипажа удивляло командование штабов всех уровней своими возможностями, так и не вызвав серьёзного желания его ИЗУЧАТЬ. Внимание к своему кораблю всячески смягчал его командир капитан третьего ранга Юрий Иванович Шевченко: меньше знают — меньше требуют. Он был из тех, кому необходимо было послужить в льготном районе только за «год за два». Но процесс перевооружения КВФ уже начался и, независимо от желания штабов служить как прежде, в

1977 году в июле флотилия получает второй корабль (МПК-143), а незадолго до его прибытия отправляет, сформированный уже на кадровой базе КВФ, экипаж за третьим кораблем (МПК-145). Деваться некуда, надо, наконец, ОСВАИВАТЬ новый проект, ибо уже никто не будет слушать стонов о том, что возможности предыдущих проектов исчерпаны технически и организационно. Даже между этими, с виду почти одинаковыми кораблями, уже были значительные различия. Гидроакустика была не ламповой, а тиристорной, впервые на этом проекте установили выдвижную движительно-рулевую колонку (активное подруливающее устройство ВДРК-159М), была установлена новая система опознавания, увеличен запас пресной воды, добавлена шестиместная каюта, увеличена дальность стрельбы ЗРК. Но так как первый корабль толком никто не изучал, то и сравнивать было не с чем, а всё познается в сравнении. Первый корабль был уже почти как родной, освоение решили продолжить (т.е. начать) со второго, совместив его освоение с приведением в «лоно истиной веры» — в боеготовность «по Камчатски». И так: «МПК-143» уверенно ошвартовался у одного из причалов в бухте Петра Ильичева 20 июля 1977 года и вошёл в состав 117 дивизиона противолодочных кораблей 114 бригады ОВР КВФ. Вечером того же дня в кают-компании береговой базы начальником штаба бригады капитаном второго ранга Архонтовым Геннадием Сергеевичем (который оставался за командира бригады) был дан приём в честь командира вновь прибывшего корабля и его заместителя по политической части. Впервые в жизни я был свидетелем того, как на окраине Империи совершенно официально пили алкоголь (в том числе и начальник политотдела), во здравие Партии и Правительства и я сам в этом участвовал (в других местах с этим боролись от имени тех же Партии и Правительства). Шлейф комплектации кораблей по-старому все-таки нас преследовал. Штаб КВФ был последователен и непреклонен в стремлении к «освоению» новой техники. В соответствие с последними требованиями Штаба ТОФ в нем были образованы четыре группы тактической подготовки офицеров штаба и политодела КВФ. Образованы то они для тактической учёбы но, совмещая полезное с неизбежным, они решили на примере «Альбатроса № 2» КВФ в очередной раз «свести счеты» со старшим штабом и изобразить решительное освоение нового проекта.

МАРШРУТ ПЕРВЫЙ. Первую группу проверки (изучения) возглавлял лично Начальник Штаба КВФ, капитан первого ранга Комаров — легенда подводников мирного времени (с уважением и без шуток). Корабль был приготовлен к смотру. Смотр начался.

Не будем стараться проследить за действиями каждого офицера его группы. Безусловно, они специалисты своего дела и исполняли его безупречно. Любопытна методика проверки надводного корабля профессиональным подводником. Началась она в каюте командира проверкой Журнала боевой подготовки (ЖБП), в присутствии начальника отдела кадров флотилии (который почему-то с испугом реагировал на шумы корабельных устройств, слышные в каюте — видать засиделся в штабных кабинетах). Естественно нашлись замечания по его заполнению и ведению (и это после проверки Штабом ТОФ!). Не удивительно, ибо во всём ВМФ не было единых взглядов на его ведение, а правила ведения допускали некоторые незначительные разнотолки. Руководителю проверки ограничиться только просмотром документов никак нельзя. Обход был начат с кают-компании. Она была малогабаритна и уютна, какой и может быть на малом корабле. Но кусок ветоши, не очень санитарного качества, найденный за холодильником, испортил весь эффект от новизны, чистоты и комплектности. Далее прошлись по каютам офицеров и если бы не иголка с ниткой в шторке иллюминатора каюты командира боевой части пять, то все было бы ничего. Из двух имеемых кубриков матросов и старшин ближайшим к офицерскому коридору был кубрик № 2, туда и пошли. Помещение сияло чистотой и готовностью к смотру, но с первого раза чудеса не планировались. Удар был нанесен внезапно и расчётливо: начальник штаба флотилии решил послушать как старшина кубрика, старшина 1 статьи, третьего года службы, в полный голос споет Гимн Советского Союза в присутствии дневального по кубрику — матроса первого года службы. Вокальный эксперимент был обречён на неудачу. Ибо при отличном знании слов и мелодии гимна старшина 1 статьи никогда не будет петь его акапелло при своем подчиненном, если это происходит не в строю. Даже политотдел не брался бороться с подобной традицией. Психологический феномен, но его надо было учитывать. Кроме того, из двух полотенец на каждой койке одно не имело буквы «Н». Её же не было на одной из сторон одеяла. А это начисто подрывало боеготовность и просто вынуждало личный состав вытирать лицо ножным полотенцем и нюхать запах собственных немытых ног для истинного удовольствия (!?). Теперь следовало посетить хотя бы один из боевых постов. Из кубрика № 2 можно было попасть по вертикальному трапу, через не очень широкий люк, в рубку гидроакустиков (один из важнейших боевых постов на противолодочном корабле!). Но это вертикаль! На момент смотра капитан первого ранга Комаров уже не был поджарым подводным

волком. У него была соответствующая должности фигура. А просто пешком и во весь рост можно было войти в объединённое помещение центрального ракетного и радиолокационного постов, что и было сделано. Опытному офицеру-подводнику с дизель-электрических подводных лодок никчему было компрометировать себя на незнакомом ракетном комплексе, поэтому он туда не пошёл. А пошёл направо в пост РЛС-1 — хоть что-то знакомое. Пост, как и весь корабль, сверкал чистотой и готовностью к смотру высокочтимыми проверяющими из штаба флотилии. В тесноте боевого поста в одну шеренгу стояли: мичман — старшина команды радиометристов, старшина 2 статьи — командир отделения, старший матрос. И у борта, спиной к своему заведованию, лицом к начальству, стоял голубоглазый с огненно-рыжей шевелюрой (но конечно короткой и аккуратной, как требует устав) матрос Шайдуров. Звали его Паша, и одной из его особенностей была удивительная способность молчать невпопад. А именно: незнакомому офицеру, в звании выше чем капитан 3 ранга, Паша никогда ничего не доложит, то ли от волнения, то ли по иным причинам. Вот всем своим сослуживцам от командира отделения до командира корабля — расскажет что угодно, а посторонним никогда. Капитану первого ранга Комарову, отличавшемуся весьма свирепой внешностью, (подводное прошлое — неблагоприятный состав воздуха внутри прочных корпусов его подводных лодок и отсутствие косметологов в тех широтах, где его подводные лодки с атомным оружием на борту несли боевую службу) были неизвестны психологические особенности общения с Пашей. Перед ним стоял в первую очередь матрос флота российского, и уж потом какая то личность (да и личность ли вообще?). Спрашивать мичмана в присутствии подчиненных — не по уставу, старшину 2 статьи то же, старший матрос стоит далеко и не удобно, под шумящим отверстием вдувной вентиляции, а Паша стоял очень удобно для вопросов. Вот с него и спрос. Каждый матрос обязан знать книжку «Боевой номер» наизусть. Что и было спрошено с Паши, после того как он чудом выдавил из себя: «Радиометрист поиска матрос Шайдуров». (На подводных лодках это очень уважаемая специальность, ибо значительная часть скрытности подводной лодки, при нахождении на поверхности, лежит на операторах-поисковиках работающих вражеских РЛС. Поисковая станция обнаруживает работающую на излучение РЛС другого корабля или самолёта на дальностях вдвое и более превышающих дальность обнаружения целей этими самыми РЛС и позволяет уклониться от обнаружения. Антирадар, проще говоря). За время произнесения этих четырёх слов Паша успел разволноваться и под рыжей

короткой аккуратной причёской сработал тот самый выключатель, лишающий Пашу дара речи. Послушав Пашино молчание на фоне шумов вентиляции и пультов РЛС-1, начальник штаба побагровел и проследовал на выход.

Разбор смотра корабля, оформленный как «Контрольная проверка задачи К-1», был назначен в кают-компании на 15 посадочных мест, куда набилось человек 40-45 офицеров штабов и корабля. По традиции, заложенной многими поколениями предшественников, доклад о проделанной в ходе смотра работе и выявленных недостатках, начинает специалист — штурман (БЧ-1). После того как мы узнали, что личным составом БЧ-1 комплектована на 100%, материальная часть в строю, ЗИП 100%, документация ведется регулярно и заполнена по день проверки, личный состав обязанности знает наизусть и выполняет их практически, хотелось бы услышать положительную оценку. Но установка от руководителя смотра на инструктаже была другой и флагманский штурман флотилии, целый капитан первого ранга, не поднимая глаз от своего блокнота, произнес сакраментальную фразу: «Общая оценка «неудовлетворительно»», и организация штурманской боевой части нуждается в совершенствовании не менее чем в двухнедельный срок». Это после самостоятельного перехода на достройку из судостроительного завода во Владивосток, после государственных испытаний в отвратительных ледовых условиях, после безаварийного плавания в районе Главной базы Флота, сдачи задач К-1,К-2,К-3 другим штабам, и, наконец, самостоятельного (по своему уникального — только под одной газовой турбиной, для сбережения ресурса бортовых дизелей) перехода из Владивостока в Петропавловск-Камчатский!

В таком же ключе были доклады других флагманских специалистов, кроме, пожалуй, связиста и шифровальщика (за недоработки в их специальностях сразу снимали с должностей, а этого никому не было надо). Отметим элемент объективности: на материальную часть никто не грешил. Итоги подвел руководитель проверки. Он докладывал хорошо поставленным командным голосом, периодически сбиваясь на подводную терминологию (подводная закваска давала себя знать) но суть его доклада сводилась к следующему:

— ЖБП нуждается в коренной(!) переработке так как ведется с грубейшими (!!!) нарушениями «Правил ведения ЖБП ПЛ, то есть НК»;

— в кают-компании (все в ней находились и она не вызывала нареканий) антисанитария и чудом черви не ползают, вестовые не обучены (он их не видел), нет распорядка работы телевизора и

радиолы (ну я понимаю если бы этого не было в столовой личного состава, а причём здесь кают-компания?).

— в каютах не служат, а живут (это про иголку в шторке);

— личный состав не знает (можете себе представить товарищи?) Гимна Советского Союза ни слов, ни музыки!

— в кубриках (был в одном) — бардак, матросы не знают чем вытирать лицо, а чем ноги, рундуки не уложены, рундучки не укомплектованы, обмундирование расхищено (не заглядывал, не проверял — гонит «шар» из проверок на других кораблях, так как одно из требований к передислоцируемому кораблю — полное обеспечение вещевым имуществом в соединении, где корабль базировался до передислокации, было выполнено и проверено приёмной комиссией от 114 брк овр);

— но самое страшное, товарищи, — матросы не знают книжек «Боевой номер» (это про Пашу, но уже переложено на весь экипаж);

В общем, начальник штаба КВФ изобразил максимум охвата при минимуме осмотра и опроса, плюс интерполяция своего личного опыта службы в ВМФ и сделал вывод достойный военачальника его ранга и уровня: «Иного я и не ожидал. К-1 (организация надводного корабля) на корабле не отработана, лишить экипаж 30% надбавки за боеготовность, повторный смотр через две недели. А вы как думали товарищи офицеры, мы должны оправдывать доверие Партии и Правительства, и не допустим снижения боеготовности КВФ! Подведение итогов закончено».

Таким образом, штаб ТОФ получил «щелчок по носу» от «младшего брата» штаба КВФ. и «младший брат» будет стоять на своем видении боеготовности до конца. Вполне боеготовый, технически исправный корабль с хорошо отработанной организацией службы, командным субъективизмом штаба КВФ был превращен лишь в сырец для последующей отделки «по-своему».

Хотелось нам этого или не хотелось, а надо отрабатывать задачу К-1 под другого дирижера, т. е. заново. Не служили б мы на флоте, коли не было б смешно. В первую очередь повторная отработка задачи это наказание для офицеров. Надо составить или обновить массу планов и выполнить их. Завести или переделать сотни килограммов боевой и повседневной документации. Перешить бесконечное множество нашивок и повязок для их обновления. Нанести массу трафаретов после покрасочных работ. Перепечатать сотни инструкций только из-за смены утверждающих подписей (персональных компьютеров тогда на кораблях ещё не было, а документы, написанные от

руки, уже не приветствовались). И конечно внедрить некоторые, действительно полезные нововведения, разработанные на КВФ. И, безусловно, это масса тренировок и учений по тематике отработки задачи К-1. В основном, конечно, требовалась видимость бурной деятельности по устранению замечаний штаба КВФ.

МАРШРУТ ВТОРОЙ. Две недели мелькнули почти незаметно. Ждем прибытия проверяющих. Прибывают во главе с первым заместителем командующего КВФ контр-адмиралом Скворцовым. Состав группы почти прежний (где же набрать офицеров на четыре группы тактической подготовки?) лишь кое-кто из начальников отделов прислал своих заместителей или старших офицеров. И (о чудо) Скворцов почти в деталях повторяет маршрут Комарова! Каюта командира — кают-компания — каюты офицеров — кубрик № 2 — ЦРП, РЛС-1 — Паша. Шайдуров опять честно отмолчался, что и было отражено на подведении итогов смотра. Скворцов сказал: «Сдвиги, товарищи офицеры, есть. Но этого недостаточно, для того чтобы корабль встал в строй боеготовых кораблей КВФ и своего дивизиона на равных. Кое-кто из старшин так и не спел гимн. Кое-где заметна спешка, а не плановая подготовка к прибытию комиссии. Но самое страшное, товарищи офицеры, — личный состав как не знал так и не знает книжек «Боевой номер» товарищи!» (эх Паша). И снова две недели. Уже и офицеры штабов дивизиона и бригады поняли, что не будет им покоя, и мешались под ногами то тут то там, желая помочь, но, не зная где и как. Помощник командира Гена Шумаков в сердцах предложил поменять местами в помещении РЛС-1 Пашу со старшим матросом Клочковым, техником-оператором МИЦ-224 — абсолютным умницей, он черту лысому все доложит как стих на уроке литературы. Что и было решено сделать. Уж теперь то экипаж в лице Клочкова книжку «Боевой номер» будет докладывать отлично.

МАРШРУТ ТРЕТИЙ. Ждем проверяющих. Прибывают во главе с членом Военного совета, начальником политодела флотилии, контр-адмиралом Лукъяновым, признанным «отцом» личного состава всей флотилии. Смотр, адмирал на маршруте, видно, что спешит к легендарному Паше и о нашей рокировке не подозревает. Входит в пост РЛС-1, подходит к Клочкову, смотрит ласково (почти нежно) и говорит: «Ну, Шайдуров, здравствуйте». И протягивает руку Клочкову. Чем адмирал расположил к себе Пашу, остается загадкой. Видимо тем, что сам был из голубоглазого и рыжего племени. Паша из своего угла, где он стоял вместо Клочкова, протянул руку и, смущаясь, сказал: «Здравия желаю товарищ адмирал». Больше Паша ничего не

сказал и весь экипаж уже четыре недели так и продолжал не знать горячо любимых книжек «Боевой номер». Наш авангардизм был отмечен на подведении итогов фразой: «…А кроме перечисленных выше недоработок меня, старика, еще и обмануть пытались, подсунув вместо очаровательного парня какого то старшего матроса с наглым взглядом (рыжий субъективизм). В общем, через неделю тут будет сам Командующий, и могут последовать кадровые выводы». Справедливости ради следует сказать, что в личных беседах с командирами боевых частей и лично со мной офицеры штаба КВФ нашли в себе мужество признать, что все их требования безукоризненно выполнены и на данный момент организация службы на «МПК-143» отработана лучше, чем на любом другом надводном корабле КВФ. Честь им и хвала за неофициальные слова одобрения, но установка по сценарию перепроверки «по-своему» продолжала действовать. И нам дали еще неделю для наведения окончательного лоска перед прибытием САМОГО!

МАРШРУТ ЧЕТВЁРТЫЙ. Ждём Командующего КВФ вице-адмирала Капитанец. На пирсе переполох, на корабле спокойствие. Экипаж находится в состоянии «хуже не будет». Задача К-1(Организация надводного корабля) отработана фактически заново и теперь для предъявления претензий к экипажу следует переиздать с корректурами «Курс боевой подготовки противолодочных кораблей». Прибывает Командующий КВФ. В свите только начальники отделов и флагманские специалисты Штаба КВФ и тыла флотилии. У всех на руках результаты предыдущих проверок и ЗАРАНЕЕ ОТПЕЧАТАННЫЕ ДОКЛАДЫ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПРЕДСТОЯЩЕГО СМОТРА. Командующий классически, строго по Корабельному уставу, проводит смотр корабля и экипажа с опросом жалоб и заявлений. Адмиральский маршрут он прошел, как и предшественники. Но на Пашу, только посмотрел с улыбкой и ничего спрашивать не стал (не может матрос не выучить книжки «Боевой номер» к его личному прибытию, не может и все). Правда «ложку дегтя» пытался подлить заместитель командира корабля, по политической части, вывесив, в последний момент перед прибытием комиссии, призывный лозунг: «К -1 ВТОРИЧНО! СДАДИМ НА «ОТЛИЧНО»»! Простили это ему за недолгое пребывание в должности. Корабль получил наивысшую оценку «хорошо» — один балл снимался за то, что задача К-1 была принята не с первого предъявления. И долго еще бегали к нам офицеры с других кораблей других соединений, чтобы переписать, перерисовать и посмотреть: «Как требует Штаб КВФ?». Как оказалось в таком объеме и так долго «старожилов» на

КВФ давно уже не проверяли (ещё одно свидетельство субъективизма).

Остаток года прошёл в интенсивной боевой подготовке. Впоследствии второй «Альбатрос» многое сделал впервые на КВФ, например показал максимальную дальность обнаружения ПЛ, соответствующую ТТД ОГАС и гидрологии на тот момент (38600 метров). Фактически обнаружил и сопровождал подкильной ГАС торпеду, выпущенную с подводной лодки. Сбил ракету-мишень на минимальной дальности для его ракетного комплекса, что оценивается так же высоко, как и максимальная дальность. Предложил и освоил использование «Комплексной диаграммы противодействия СВН», без которой корабли впоследствии даже считались не готовыми к несению боевой службы. Надёжно использовал артиллерийскую стрельбовую РЛС МР-123 «Вымпел-А», благодаря фронтальному алгоритмическому контролю за правильностью действий операторов РЛС, предложенного к внедрению на КВФ (в районе Владивостока им уже вовсю пользовались) офицерами корабля. Обеспечивал боевую подготовку кораблей КВФ, (в частности, с помощью системы групповых атак, впервые на ТОФ, выдал целеуказание для применения противолодочных ракето-торпед двум сторожевым кораблям проекта 1135), боевую подготовку подводных лодок Второй Флотилии, их развёртывание на боевую подготовку, боевую службу и возвращение в базу. Нёс боевое дежурство в КПУГ и ПВО наравне с остальными кораблями. Появление на Камчатке только первых двух таких кораблей вынудило наших «вероятных друзей» — американских подводников, после проведения операции «Буксир», сместить районы патрулирования своих атомных подводных лодок, которые постоянно находятся на разведке в зоне Камчатки, много юго-восточнее прежних позиций. То есть даже для этих наглецов мы были реальной поисковой силой! Да и наши подводники чувствовали себя с одной стороны менее комфортно: почему-то стало совпадать маневрирование подводных лодок при выполнении учебно-боевых задач и задач обеспечения боевой подготовки противолодочных кораблей при, предъявлении подводниками и противолодочниками калек, выполненных в одном масштабе, на разборах учений. То есть их нормально обнаруживали и нормально за ними следили! Кроме того, прекратилась бессовестная болтовня по звукоподводной связи (ЗПС), в ходе так называемого «скрытного развертывания», которую вели между собой братья-подводники. А предшествующие проекты кораблей не могли их слышать из-за отсутствия станций ЗПС и поэтому асы морских глубин вели себя весьма вольготно, всячески попирая нормы скрытности. Правда

это могла быть часть замысла по дезинформации вероятного противника, но офицер особого отдела, находившийся у нас на борту, услышав переговоры подводников, чуть не поседел, а уж его то поставили бы в известность об операции по плановой дезинформации вероятного противника. С другой стороны наши подводники почувствовали себя более комфортно, потому, что теперь было, кому надёжно проверять отсутствие слежения за ними со стороны тех же «вероятных друзей». Корабль неоднократно привлекался к аварийно-спасательным операциям. В частности была предотвращена посадка на скалы «Три брата» МПК пр.204, потерявшего ход в горле Авачинской губы. Был отбуксирован к пирсу «Шпора» ещё один МПК пр. 204 из точки несения брандвахты в связи с предпосылкой к потере одного из винтов (винт слетел с вала и не был потерян только из-за особенностей конструкции корабля, потому, что находился в туннеле). Буксировать пришлось кормой вперёд. Был и такой эпизод. Для обеспечения ракетных стрельб БРАВ требовалось запустить авиационный двигатель на самоходном артиллерийском щите-мишени. Пусть вас не смущает слово щит, на самом деле это сложное инженерное сооружение в виде баржи размером с эскадренный миноносец. Благодаря многоотсечности корпуса его не так то просто потопить. Щит был оборудован отработавшим свой ресурс в авиации реактивным двигателем от самолёта ТУ-16. Для запуска этого самого двигателя на самоходную мишень ещё в базе посадили авиационного техника в звании капитан. В мою задачу входило принять сигнал о запуске двигателя, по громкоговорящей связи передать приказание технику и после выхода двигателя на устойчивый режим работы снять офицера с борта самоходной мишени. Мишень с этим двигателем развивала скорость не много ни мало 6 узлов. Для выполнения этой задачи вполне подошел бы буксир, но он не успевал выйти из опасной зоны из-за своей тихоходности. Это был единственный случай, когда я не был вызван на общий инструктаж, как это обычно делалось в Штабе КВФ. Нашёлся какой-то умник, который вспомнил, что длина корабля 72 метра. Вот именно на таком расстоянии друг от друга на мишени и были подвешены два прекрасных пневматических кранца, совершенно бесполезных при таком расположении. Борт корабля почти на всём протяжении имел конструктивную кривизну, что исключало касания этих кранцев одновременно носом и кормой. Лучше бы их закрепили в одной точке. Тогда можно было бы в ходе касания этих кранцев скулой снять авиационного техника с мишени, которая уже была в движении. В общем, офицера я снял без последствий для него, но был погнут, в результате касания

мишени, правый надводный борт в районе столовой личного состава. Обидно, что все подвиги были зря: из-за ухудшающейся погоды стрельба БРАВ была перенесена. Как ни странно: никто не пытался меня в чём-либо обвинять. А вообще командование от дивизиона и выше действовало по принципу: выполнит корабль задачу — поощрим тем, что не накажем, не выполнит — снимем командира с должности без сожалений. Но поводов для снятия с должности не подворачивалось и командование заняло выжидательную позицию — что ни будь да подвернётся.

Наступила ранняя камчатская осень. Мы полагали что «Пашин вопрос» закрыт и будет вспоминаться как курьез. Но не тут то было. Дело было в том, что в то время командование КВФ было увлечено конкретизацией работы офицеров флотилии и своей лично. Порой это приобретало демонстративные формы. Так, например, уже упомянутый контр-адмирал Лукъянов, стоя на шкафуте МПК-143, в ожидании машины (корабль стоял первым корпусом к пирсу «Шпора»), чтобы скоротать время заглянул в один из кранцев на передней переборке кормовой надстройки. В мирное время содержимое кранца должно находиться в химической кладовой, а кранец быть пустым и чистым. Адмирал не обязан был знать о назначении кранца, но то, что он там увидел, не соответствовало ни чистоте, ни пустоте. Там лежал цепной стопор для стальных швартовных тросов и промасленные рабочие рукавицы шкафутовой швартовной группы. На всё это с возмущением было указано командиру корабля, который был обязан находиться рядом с адмиралом на шкафуте. Командир(то есть я) и сам знал, как надо содержать кранцы (одновременно помня, что природа не терпит пустоты). Популярный обзор достижений морской культуры, в исполнении самого ЧВСа (члена военного совета), и озвучивание мнения Партии и Правительства по этому поводу внезапно прервался, в связи с прибытием автомобиля, который был, безусловно, важнее воспитания подчиненных. После убытия адмирала командир вызвал к кранцу помощника, командира шкафутовой группы — начальника РТС, боцмана и всю шкафутовую группу. Этой аудитории была прочитана короткая, но энергичная лекция то же о морской культуре и морской практике, в разрез которой содержался вышеназванный кранец. Командир, закончив речь, приказал помощнику разобраться по команде, что и было сделано. Через неделю ЧВС просто проходя через этот корабль, на соседний корабль, вспомнил о кранце (конкретность в работе!) и приказал открыть его. Взору адмирала предстала стерильная белизна внутренности кранца. Не веря своим глазам, он заглянул в него сверху вниз (кранец был примерно на высоте уровня плеч) и на

дне обнаружил выполненную красным трафаретом надпись: «Кранец имени к/а Лукъянова». Шум был большой, но состава преступления не было. Надпись закрасили на глазах у адмирала, расследований не проводили (хватило ума не афишировать матросскую шутку).

Первый заместитель Командующего Флотилией контр-адмирал Скворцов то же практиковал конкретность в работе. Однажды после возвращения из района боевой подготовки, дежурному кораблю, на котором выходил в море Скворцов, потребовалось пополнить запасы топлива, так как запасы на дежурных кораблях должны быть не ниже неснижаемых. Топливный склад находился в Авачинской губе, но погода была довольно свежая и внутри бухты. Подходы к топливному причалу были осложнены двумя затопленным с северной стороны, в незапамятные времена, торпедными катерами. Но, тем не менее, решили швартоваться, так как на следующий день планировался еще один выход в море. Командир корабля сделал необходимый запас на снос ветром, своевременно, по рекомендации штурмана отдал якорь, и вообще весьма прилично подвел корму корабля к причалу на дальность подачи бросательных концов и они были поданы. Но особенностью этого топливного склада было то, что охранялся он ВОХР, укомлектованной женщинами. Проще говоря, бросательные концы не кому было принять и как следствие, не кому было принять и швартовные концы. Швартовку пришлось прекратить потому, что ветром сносило корабль как раз на затопленные катера. Скворцов приказал отойти на безопасное расстояние (хотя это было бы выполнено и без его вмешательства), стать на якорь и собрать офицеров в кают-компанию для разбора «неудачной» швартовки. Командир был обвинен в заходе на швартовку без предварительно принятого графического решения на карте! В общем, то рутинная процедура швартовки к топливному причалу, не требовала решения на карте даже в свежую погоду, но адмирал всегда прав. Поэтому офицеры аж целых трёх штабов (флотилии, бригады, дивизиона) и корабля, конечно, ретиво принялись излагать «гениальный» замысел командира на швартовку на карте и в цвете. Когда решение на швартовку было готово, его все, кому положено подписали, утвердили, согласовали и доложили Скворцову (потеряли минут сорок и испортили карту). «Вот теперь другое дело» — сказал первый зам., разрешил сняться с якоря и следовать на повторную швартовку. Кстати и ветер ослабел. Но к этому времени даже женская ВОХРа смогла разглядеть флаг Командующего Флотилией на рее нашего корабля (Скворцов в это время оставался за Командующего) и встреча на пирсе была вполне

подготовлена, поэтому и швартовка была удачной. Опять разбор на этот раз выполнения ранее принятого правильного решения. В итоге Скворцов сказал: «Вот, товарищи офицеры, следовало только принять решение на карте и обстановка резко изменилась в лучшую сторону». «Командир у вас есть что добавить?». «Есть — сказал командир — дело, товарищ адмирал, в том, что изменился ветер за время принятия решения и поправку на ветер я, как и в первый раз брал «на глаз», исходя из своего личного опыта управления кораблём проекта 1124, а не из решения на карте». Конечно, после таких высказываний отношение адмиралов к командирам лучше не становится. А ещё Скворцов постоянно требовал от командиров «Альбатросов» нахождения не у экрана МИЦ-224 или РЛС «Дон», а на одном из крыльев ходового мостика (со стороны вероятной навигационной опасности), вплоть до наказаний. Однажды выполнение его требования (вошедшего в привычку, к сожалению) сыграло со мной злую шутку, но это было уже не на Камчатке.

Так как Флотилия готовилась к зиме, то был собран Военный Совет, посвященный в основном этому вопросу, были приглашены и командиры кораблей. Докладывал начальник МИС (морской инженерной службы) флотилии, полковник. Речь шла об утеплении казарм, создании запасов угля и мазута, ремонте и строительстве котельных и трубопроводов. Приглашенные командиры кораблей дружно сидели в последних рядах, и им это было не интересно, так как их корабли были всепогодными и всесезонными. Да и приглашены они были на последний вопрос, на котором, им в назидание, должны были образцово-показательно снять с должности командира торпедного катера — большого жизнелюба, гуляку и бабника. И вдруг Командующий КВФ вице-адмирал Капитанец, председатель Военного Совета, обращает внимание на какую-то неконкретность в докладе начальника МИС. Доклад полковника прерывается речью Капитанца о конкретности в его работе и работе всего Военного Совета. В конце речи он нашёл взглядом командира бригады кораблей ОВР капитана второго ранга Л. И. Головко «Да, кстати, Головко, этот матрос с «Альбатроса 2», как его фамилия?» Секретарь военного совета громким шепотом подсказывает: «Шайдуров». «Так вот этот матрос Шайдуридзе выучил свою книжку «Боевой номер» или нет?». «Так точно, товарищ командующий, выучил» — ответил комбриг. Капитанец еще поискал взглядом в зале: «Кто у нас тут есть из радиотехнического отдела?» Нашелся капитан третьего ранга Македонский. «Македонский» — обратился к нему Командующий — возьмите мою машину, хотя нет, возьмите машину начальника

штаба, поезжайте на «Альбатрос 2», найдите этого матроса, как его там (Шайдуридзе — подсказывает секретарь) да этого матроса Шайдуридзе и проверьте знает ли он Книжку «Боевой номер»». «Есть» — ответил Македонский и быстро вышел из зала. Военный Совет шёл своим чередом. Полковник из тыла флотилии докладывал о героической готовности вверенных ему подразделений к встрече зимы. А я подсчитывал: 20 минут на езду туда, 20 там и 20 на обратную дорогу. Так и получилось. Где то через час с небольшим возвратился Македонский. Доклад был прерван в очередной раз и все внимание аудитории обратилось на диалог между командующим и Македонским. «Так, Македонский, выучил ли наш «любимец» книжку «Боевой номер?» — спросил Капитанец. «Так точно, товарищ командующий — выучил на «отлично» — докладывает Македонский. «Вот, товарищи офицеры, — говорит вице-адмирал Капитанец — потребовалось личное вмешательство Командующего Флотилией(!) для того чтобы, в общем, то не плохой матрос — сын грузинского народа (сделанный грузином Шайдуридзе лично Командующим на глазах у ничего не понявшего зала) выучил, наконец, книжку «Боевой номер». Вот так последовательно и настойчиво должен работать каждый из нас на своем месте» — сказал Командующий и взглядом из подлобья обвел притихшую аудиторию. «Продолжайте доклад, товарищ полковник». И Военный Совет продолжил рассмотрение первого вопроса, предвкушая спектакль, который может разыграться на последнем вопросе.

Через непродолжительное время Пашу Шайдурова у нас забрали для доукомплектования экипажа сторожевого корабля проекта 159А (СКР), идущего на боевую службу. У Паши была единичная воинская специальность: он был оператором станции «Бизань 4Б» — поиска и обнаружения излучения работающих радиолокационных станций. На боевой службе Пашин СКР попал в зону вооруженного конфликта между Сомали и Эфиопией. Именно благодаря личной бдительности матроса Шайдурова был заблаговременно замечен сигнал от РЛС, выходящего в атаку на СКР самолета «Фантом». Дежурная артустановка русского сторожевика вовремя открыла заградительный огонь и пилот самолета, обнаружив разрывы снарядов прямо по курсу, отвернул с боевого курса, даже не применив бортового оружия. У Эфиопии были корабли этого проекта, поэтому пилот вполне мог ошибиться. Инцидент развития не имел. По итогам боевой службы Паша был награжден орденом. После увольнения в запас он, как орденоносец, поступил в Томский институт связи.

Времени прошло много. Будем надеяться, что у этого,

конечно толкового парня все хорошо: и инженером-связистом он стал и очаровательную пару себе нашёл, и дети у них есть — среди них обязательно не менее одного рыжего мальчишки с отцовскими глазами. А о своей службе на «Альбатросе 2» КВФ он возможно иногда и с юмором рассказывает за столом в кругу друзей и близких. Не исключено, что и меня вспоминает.

Меня на Камчатке «терпели» почти три года. А так как поводов для снятия с должности я так и не дал, при первой же возможности послали получать новый корабль, как «опытного и не заменимого» в этом деле специалиста. Корабль предназначался для другого места базирования, и поэтому комплектовался в соответствии с традициями, о которых я выше уже рассказал, позабыв о собственной «героической» борьбе с ними.

(КНР, порт Циндао, борт БМРТ «Мыс Юдина» 28.1.1998 года.)

Предыстория будущего моряка

У нас в семье моряков не было, ни гражданских, ни военных. Ещё до той большой войны, в десятом классе, отец посылал заявление военкому на поступление в одно из имеемых тогда ВВМУ, но сразу после школьного выпускного вечера был мобилизован и стал артиллеристом противотанкистом и в этом качестве, с перерывом на лечение в госпитале после тяжёлого ранения, провоевал всю войну. После войны работал сначала десятником, потом помощником маркшейдера на шахте Южно-Сахалинская. Я уже существовал. Оттуда отец поступил по направлению от шахты в Сучанский (ныне город Партизанск) горный техникум, который и закончил с отличием. А в послевоенное время таких выпускников сразу направляли на третий курс института по профилю. Таким образом, мы попали в Днепропетровск, где отец окончил Днепропетровский горный институт по специальности горный инженер-маркшейдер и вернулся работать на ту самую шахту «Южно-Сахалинская» (которая и направила его на учёбу) в посёлок Синегорск. А юношеская мечта о море осталась не реализованной. Иногда на досуге он делал из дерева макеты эскадренных миноносцев. Осмелюсь сказать — очень качественно и с душой он их делал. Именно макеты, а не модели. Внешне они прекрасно смотрелись, когда стояли на подставке, хотя были импровизациями на тему эсминцев. Конечно, у меня возникало непреодолимое желание пустить кораблики поплавать. Но кораблики категорически не хотели стоять на ровном киле, они плавали с устойчивым креном на левый или правый борт (это надо отметить). А мой папа — признанный мною авторитет во всём точном, не мог внятно мне объяснить, почему это происходит. Потом я и сам строил кораблики, они нормально плавали, а запятулька от ТЕХ макетов осталась. И вообще все мои увлечения не связанные с улицей отец всячески поддерживал. Например когда я увлёкся радиолюбительством он не жалел денег ни на радиодетали ни на измерительные приборы, а запятулька от ТЕХ макетов осталась. В общем, моё решение стать военным моряком только внешне было трудно объяснимо, а внутренне всё было в гармонии: просто родительские мечты иногда воплощаются в детях. Впоследствии, когда я уже был знаком с теорией, устройством и живучестью корабля (это где-то после третьего курса ТОВВМУ) уже не отец мне, а я ему объяснил, почему наши красивые макеты не желали и не могли стоять на воде на ровном киле.

I. Крейсерские штучки

Первое знакомство с тогдашней гордостью Военно-морского флота — крейсером проекта 68 бис

Я возвращался из отпуска после второго курса. Почему пришлось ехать в ТОВВМУ на такси в последний день отпуска через район Первой речки надо вспоминать отдельно, но именно в районе Первой речки недалеко от берега стоял на якоре крейсер. Совсем не поплавок, поэтому бросается в глаза будущему офицеру, вольно или не вольно. В то время на ходу был крейсер «Дмитрий Пожарский», именно о нём я и подумал. Прибываю в Училище, докладываю о прибытии из отпуска без замечаний и получаю приказание быть готовым к убытию на практику. Наша рота, полностью прибывшая из отпуска во время, была в кратчайший срок посажена на малый десантный корабль, ожидавший нас на шлюпочной базе ТОВВМУ им. С.О. Макарова, и доставлена на борт того самого крейсера, который я видел из такси буквально три часа назад. Моё первое предположение было ошибочным — это был не «Дмитрий Пожарский» а, выведенный из консервации, «Александр Суворов» (хотя разница в силуэтах конечно была). Нам, курсантам, на нём была отведена двойная роль. Во-первых, рабочей силы для приёма полного комплекта артиллерийских боеприпасов (я тогда, в курсантской юности, и подозревать не мог, что выводимый из консервации крейсер мог испытывать трудности в комплектовании личным составом), во-вторых, обучаемых штурманской практике, так как крейсер собирался в штурманский поход. Останавливаться на приёмке артбоезапаса пока не будем. Стоит только упомянуть о бледных лицах курсантов, очевидцев падения снаряда главного калибра с носилок и качения его по палубе. Тогда я понял смысл деревянного палубного настила на артиллерийском крейсере! Настил исключал удары боеприпасов о металл палубы при случайных падениях при массовой их приёмке. На спардеке, между носовой и кормовой дымовыми трубами крейсера, под брезентовым тентом были оборудованы прокладочные столы с репитерами гирокомпаса и лага, для посменного ведения курсантами штурманской прокладки. Это место мы называли штурманским классом. Штурманский поход проходил по маршруту: б. Абрек — з. Советская гавань — з. Анива (б. Лососей) — б. Абрек, длительностью четырнадцать суток. Так вот первый мой штурманский подвиг состоял в расчёте точного времени открытия маяка Слепиковского на западном берегу острова

Сахалин (острова на котором я имел честь родиться). Руководитель штурманской практики дал задание всей нашей вахте произвести расчёт этого самого времени, записать на черновых листках бумаги и отдать ему. Все так и сделали. Из четырнадцати курсантов точное время открытия маяка рассчитал только я. Одноклассники решили, что это случайное совпадение, и я вначале так считал. Надо отметить, что совпадение расчётного и фактического времени открытия маяка подтверждает точность ведения штурманской прокладки, что при пересечении Татарского пролива, в отсутствии береговых ориентиров при пасмурном ночном небе, было весьма важно. На штурманских прокладках в училище мне иногда удавалось выходить в призёры, но после этого предсказания одноклассники пытались называть меня противолодочником со штурманским уклоном (были и гораздо более толковые парни, но они подались в морские пограничники, это про Олега Кочетыгова, который закончил службу флагманским артиллеристом морских частей погранвойск). Вторым штурманским подвигом в эту же практику, но уже на борту БРК «Гневный» проекта 57, было определение места корабля днём по пяти радиопеленгам в районе порта Находка, которые сошлись в одну точку(!). Руководитель практики лично проверил все расчёты и графические построения на карте и получил тот же результат. Вообще со вниманием и любопытством я стал относиться ко всему штурманскому после одного поучительного эпизода. Один из преподавателей кафедры кораблевождения на вопрос одного из курсантов: «Зачем нам кораблевождение, если мы минёры?», ответил очень мудро. Он спросил, каков радиус действия самого дальнобойного противолодочного оружия? Мы гордо ответили, что к окончанию нами училища это будут ракето-торпеды с большим радиусом действия. На что он указал, но для того чтобы их применить, независимо от их большого радиуса действия, надо сначала доставить их в точку залпа, а это задача штурманская. Поэтому любой моряк, сначала штурман и только потом специалист в остальных морских специальностях. Навсегда благодарен ему за эту простую истину. Так получилось, что при всём моём противолодочном фанатизме, не смотря на распределение на 10 оперативную эскадру на должность командира БЧ-3, сразу служить по специальности я не попал. Причина проста как барабан: более практичные выпускники пожертвовали несколькими сутками первого офицерского отпуска и возвратились из него досрочно. Кадровикам было безразлично, кого и куда назначать, лишь бы кадровые дыры были заткнуты и, досрочно прибывшие лейтенанты, были быстренько назначены на

вакантные места командиров минно-торпедных боевых частей (БЧ-3). Поэтому для таких простых как я мест по специальности не осталось. Почти два месяца меня и ещё человек пять таких же горемык держали за штатом с размещением на плавмастерской. Плавмастерская польской постройки для нас, не прихотливых, была практически плавучим отелем, она располагала возможностями для размещения сменных экипажей подводных лодок, а сама базировалась в б. Абрек з. Стрелок после возвращения с боевой службы. Но весь комфорт заканчивался на трапе. Наконец мне предложили занять должность командира батареи дивизиона зенитного калибра (ДЗК) на крейсере «Александр Суворов» (курсантом я на нём уже был). Я согласился по двум причинам: первая — заканчивался срок пребывания за штатом (то есть денежное содержание будет только за воинское звание), вторая — артиллерии нас учили вполне прилично и я на любой калибр артиллерии гавкать не стану, была бы инструкция. Кстати на четвёртом курсе со мной был такой эпизод. На практике, после четвёртого курса, наш класс должен был выйти в море на эскадренном миноносце, для отработки навыков управления артиллерийским огнём из 57 мм счетверённых зенитных артустановок ЗИФ — 75. Перед отходом эсминца в море я стал случайным свидетелем странного инструктажа. Флагманский артиллерист бригады эсминцев давал команду в центральный артиллерийский пост о вводе поправок при стрельбе курсантов со знаком противоположным тому, который укажет очередной управляющий огнём курсант. Приказание вроде бы странное, но по вине флагманского артиллериста не был заказан морской артиллерийский щит, и он предложил командиру стрелять по надувному уголковому отражателю (НУО). А в случае попадания в НУО или, не дай бог, его потопления встанет вопрос о списании НУО из неприкосновенного запаса корабля. Вот он и предпринял превентивные меры по спасению НУО от снайперской курсантской стрельбы. Моя фамилия начинается на букву «С», стреляли по алфавитному списку, то есть я последним. Разумеется, никто из моих одноклассников, при умышленно созданных условиях для промаха, в НУО не попал (и получил зачёт по управлению огнём). Мне, как последнему управляющему огнём, флагарт разрешил выстрелить весь остаток артбоезапаса, выделенного для наших стрельб (для упрощения процесса его списания). А дальше всё было просто: после пристрелочных выстрелов, я приказал ввести поправки с неверным знаком, но верной величины. По знакам меня в ЦАРПе поправили и тем самым обеспечили накрытие НУО второй очередью. Флагарт за стрельбой уже не следил и, пользуясь этим, я отдал приказание

продолжить стрельбу до окончания снарядов. Итог был великолепен (прошу прощения у флагарта — для него печален) — НУО разнесло осколками снарядов в клочья, а я получил незачёт, так как «неправильно» определил знаки поправок по дальности и направлению артсрельбы. Меня потом, с двоечниками ещё раз вывозили в море на другом корабле для исправления зачёта на положительный (т.е. некоторая практика была). Так вот я получаю предписание и следую на крейсер. Крейсер находился в порту Владивосток и стоял у 33 причала рядом со Штабом Тихоокеанского Флота. Прибываю на крейсер (это не так быстро — переезд занял сутки), представляюсь старпому, не тут-то было — вакансий в артиллерийской боевой части нет. Видимо кадровики не полностью владели обстановкой. После непродолжительных переговоров по телефону старпом делает какие то пометки в моём предписании и направляет меня в «Дальзавод» на крейсер «Адмирал Сенявин», на такую же должность. На «Адмирале Сенявине» заканчивался шестилетний капитальный ремонт и модернизация под корабль управления силами флота. Из проекта 68 бис его превратили в проект 68У2. Представляюсь старпому, он внимательно прочитал моё предписание, куда-то позвонил, довольно долго разговаривал и, наконец, поздравил меня с повышением в должности. Оказывается и на «Сенявине» подобная должность занята, за то вакантна должность командира правой (первой) батареи дивизиона универсального калибра (ДУК), на которую меня и назначили, а по крейсерским традициям эта должность выше, чем комбат ДЗК (условно, только по калибру). Следует отдельно остановиться на личности тогдашнего старшего помощника командира крейсера «Адмирал Сенявин». Им был будущий Главком ВМФ России Феликс Николаевич Громов. Тогда он был энергичным капитаном третьего ранга. Уже было видно, что это человек волевой и властный, кроме того, чувствовалось, что он чрезвычайная умница. Отличная память, обязательность, сочетаемая с требовательностью порядочностью и справедливостью. Недостатки то же, наверное, были, но на меня, лейтенанта, он произвёл именно то впечатление, которое я описал. Это была наша первая встреча, длившаяся, из-за моего стремления служить по специальности, менее года. Но служба на крейсере, безусловно, наложила отпечаток на всю мою дальнейшую службу в ВМФ. В общем, принял я первую батарею ДУК под своё командование со всеми потрохами и недостачами при 87 матросах и старшинах, на радость командиру левой батареи старшему лейтенанту Н. Должину, который длительное время был в единственном лице комбатом на две батареи. При

неумеренно пьющем командире дивизиона универсального калибра капитан-лейтенанте Симакине. Командиром БЧ-2 был свирепого вида капитан второго ранга Терских А.М., свирепость ему придавали густые чёрные усы. Одновременно со мной на корабль прибыли почти тридцать лейтенантов связистов из ВМУРЭ им. А.С.Попова. Боевая часть связи (БЧ-4) по численности личного состава приближалась к электромеханической и ракетно-артиллерийской боевым частям. Крейсер ведь модернизировали под корабль управления, а все виды связи в таком деле имеют первостепенное значение. Командовал кораблём капитан первого ранга Карпов Юрий Фёдорович (впоследствии контр-адмирал — начальник ЦКП ВМФ), специфика его командования состояла в том, что под его руководством крейсер к тому времени ещё не сделал ни единого выхода в море. Корабль стоял в строительных лесах, но все боевые части интенсивно готовились к выходу из капремонта и модернизации на государственные испытания. Одним из признаков подготовки к выходу из завода был бесконечный оргпериод. Выражался он в отсутствии увольнения рядового состава и крайне ограниченном сходе на берег офицеров. Для вновь прибывших лейтенантов вообще никакого схода на берег до сдачи зачётов на самостоятельное управление заведованием и несение дежурно-вахтенной службы по кругу обязанностей. Первое, что я сделал в ближайший выходной день после прибытия на крейсер, это в нарушение требований Корабельного устава без разрешения дежурного по кораблю побывал на клотиках всех трёх мачт, верхолазный монтажный пояс, разумеется, был со мной. Ждал реакции командования на моё «хулиганство». Реакция была неожиданной для меня: слава богу, нормального лейтенанта прислали, решило командование. Оказывается первое, что делали назначенные на крейсер офицеры, при удобном случае — это посещали все верхние точки мачт.

Не педагогично, но эффективно

Как-то раз при обходе своего артиллерийского заведования на крейсере «Адмирал Сенявин», после развода личного состава на работы во второй половине дня, я обнаружил пьянствующую и курящую группу матросов и старшин в артиллерийском погребе № 1 первой батареи дивизиона универсального калибра. К сожалению, при стоянке в заводах, такие эпизоды бывали. По случаю нахождения корабля у стенки завода снаряды в погребе конечно отсутствовали. А эта пьянствующая группа должна была заниматься чисткой и смазкой сотовых снарядных стеллажей. Ожидался приём практического артбоезапаса для испытательных стрельб после среднего ремонта артиллерийских башенных установок СМ5-1С. Вступать с выпившими подчинёнными в полемику о вреде пьянства и нарушений требований Корабельного устава у меня не было ни малейшего желания, дабы не создавать ситуацию для неуставных взаимоотношений и взаимных оскорблений. Поэтому я вставил в замочные ушки для навесного замка на входном люке в погреб толстый болт с гайкой. И вручную включил систему затопления погреба забортной водой. Время затопления погреба я знал точно (дня два назад как раз производилось затопление погреба с замером времени). Засёк по часам время на пятнадцать секунд меньше чем время полного затопления и выключил систему. После этого снял болт с люка и заглянул в погреб. Картина была живописная: пять испуганных физиономий плавающих и уже немного протрезвевших матросиков смотрели на меня через проём люка как на спасителя, посланного самим Господом Богом! Вокруг них плавали береты, окурки, куски хлеба, пластмассовые кружки и алюминиевые миски с остатками рыбных консервов и ещё какой-то непритязательной закуски. А три пустых бутылки из-под египетского бальзама «Абу Симбэл» убедительно лишали всю картину, как случайности, так и невинности. Находчивые любители египетского бальзама быстренько и не совсем трезвым языком объяснили всю эту картину остатками от обеда рабочих завода, а они тут честно вкалывали по моему плану. Я сделал вид, что верю в этот бред безоговорочно, хотя картина пьянства в погребе была очевидна. Несмотря на приём в погреб нескольких десятков тонн воды крейсер даже не накренился. Теперь воду из погреба надо удалить, пока факт затопления не стал известен в корабельном масштабе. Я знал, что под помещением погреба находится одна из креновых цистерн правого борта и её горловина выходит в погреб. Участники погребного застолья по

очереди ныряли к горловине и наощупь откручивали гайки по её периметру (температура забортной воды позволяла). Благо дело их два дня назад уже откручивали с той же целью, правда, до затопления. Потом горловину осторожно поддели небольшим ломиком, и вода в образовавшуюся щель перетекла в креновую цистерну. Потом вся компания убирала остатки воды, досуха протирала соты и вообще приводила помещение погреба в надлежащий вид, под моё обещание никому о произошедшем не докладывать. В ходе ныряния кто-то оборвал проволоку автоматического запуска системы затопления погреба с термопредохранителем из сплава Вуда (есть такой сплав с температурой плавления 68.5˚С) я именно это и назвал причиной затопления погреба. А болт, в ушках навесного замка погребного люка, который привлёк моё внимание, чьей-то дурной шуткой. Про воду в креновой цистерне я тихонечко сказал дежурному по дивизиону живучести — такому же лейтенанту, как и я. А он без лишнего шума и волокиты ночью откачал её за борт эжекторным насосом осушения креновых цистерн. На этом инцендент был исчерпан, а испуг у матросов и старшин от грубого нарушения Корабельного устава остался.

Эпизод первый: как ФНГ меня сажал на гауптвахту

У каждого из корабельных офицеров кроме обязанностей по своей боевой части есть общекорабельные обязанности. Так, например если на моём заведовании на верхней палубе размещался баркас правого борта, то я и являлся командиром этого баркаса. Спасательная шлюпка то же стояла на шкафуте правого борта, следовательно, её командиром то же был я. И за их содержание в соответствии с хорошей морской практикой тоже отвечал я. Правда я ещё был и комендантом взлётно-посадочной вертолётной палубы, но об этом потом. А команда баркаса была сборной: старшина и два матроса-крючковых из боцманской команды, моторист из БЧ-5, командир из БЧ-2. Вот так однажды было решено не кланяться заводскому начальству и не заказывать у завода автомашину для поездки на склады ГСМ за комплектом прецизионных смазок к артиллерийским счётно-решающим устройствам, а послать собственный баркас. Благо все эти склады находились на живописных берегах бухт и бухточек порта Владивосток. Выбор пал на баркас правого борта, т.е. командиром баркаса иду я. И вот рано утром баркас спущен на воду боцманской командой, подтянут к трапу, и я со всеми документами прибываю, после инструктажа у командира БЧ-2 и старпома, на борт баркаса. Нет одного человека — старшины баркаса, старшины 2 статьи третьего года службы. Задержки бывают и уважительные, поэтому за ним посылается рассыльный, ждём. Ждём двадцать минут, посылаем рассыльного ещё раз. Рассыльный второй раз докладывает, что приказание передано. Старшины баркаса нет ещё пятнадцать минут. Разрешение дежурного по кораблю на отход от борта было. Я приказал запустить двигатель, сам стал к штурвалу и дал команду: «Отваливай», баркас отошёл от борта крейсера на выполнение задания командования. Так как я заканчивал ТОВВМУ им. С.О. Макарова, то отлично знал портовые правила п. Владивосток и организацию движения кораблей и судов в бухте Золотой Рог и остальных, о чём свидетельствовал допуск на управление катером, полученный после катерной практики на третьем курсе училища, вложенный в личное дело. По ходу движения мы наблюдались постами рейдовой службы (ПРС) и не имели нареканий с их стороны, иначе были бы перехвачены дежурным катером рейдовой службы. Нас не снабдили переносной радиостанцией: старые были списаны, а новые ещё не получены.

Пунктом назначения была бухта Анны, где и располагались требуемые склады ГСМ. Задержки с отходом были не допустимы, потому что идти довольно далеко и можно попасть на обеденные перерывы, во время которых никто отпускать смазки не будет. Кроме того, склад не один, в общем, дай бог успеть обратно до конца рабочего дня. Получение смазок прошло вполне успешно, если учитывать большое количество наименований, их мизерные количества и необычайную дороговизну. Многие были разлиты в пробирки и пузырьки, как в аптеке, даже костное масло было для механических ПУС башен главного калибра. Возвращение то же прошло успешно. И тут меня вызывает к себе старпом. В общем, пять суток ареста от имени командира крейсера за отход от борта без старшины баркаса. На следующий день, сразу после подъёма флага, мне вручили записку об аресте, и я со всеми необходимыми вещами и документами убываю на гарнизонную гауптвахту самостоятельно на городском транспорте. Прибываю к начальнику гауптвахты, бравому майору морской пехоты. Он внимательно изучил записку об аресте, продовольственный аттестат, справку от корабельного доктора о моей пригодности к пребыванию на губе. Потом он нашёл, какую то запись в своём рабочем журнале, но тут его отвлёк телефонный звонок, после которого он не надолго вышел из кабинета. А я заглянул в его записи и обнаружил там вот что: от старпома кр. Адм. Сенявин, просьба — прибудет лейтенант Солдатенков, отправить обратно под видом отсутствия на гауптвахте свободных мест и приписка от начальника гауптвахты — для отличников мест конечно нет. Таким образом, старпом и меры к излишне самостоятельному лейтенанту принял, и инициативного офицера в разгар подготовки к выходам в море не потерял. Начальник гауптвахты сделал на записке об аресте отметку, об отсутствии тех самых мест, и отправил меня обратно на корабль. Во время учёбы в училище на гауптвахте побывать не пришлось (кроме как в составе караула) и за всю службу офицером это была первая и последняя попытка моего ареста.

Эпизод второй: приём первой батареи ДУК из среднего ремонта

В ходе капитального ремонта крейсера исполнение некоторых работ подписывалось в долг (к сожалению, практиковалась и такая кредитная политика). Так, например все документы по ремонту второй батареи ДУК были подписаны и деньги за работы получены, а на самом деле там конь не валялся. Но сдача ремонта первой батареи была взаимоувязана с фактическим выполнением ремонта и на второй батареи, иначе никаких подписей. Но легко сказать, а как реализовать столь благой замысел? Из РАУ (Ракетно-артиллерийского управления) ТОФ специально был прислан военный представитель, целый инженер-подполковник для оказания помощи в приёмке оружия из ремонта. Его несравненная помощь была уже хотя бы в том, что он принёс технологическую карту приёма батарей ДУК из среднего ремонта и комплект контрольных щупов и шаблонов. Трудности во взаимодействии командования крейсера с заводской администрацией в вопросах приёмки техники из ремонта были обусловлены глубокими личными связями, сформировавшимися за почти шесть лет стоянки корабля у стенки завода. Кто-то из старших офицеров получил квартиры, кому-то сделали ремонт, кому-то отремонтировали личное плавсредство или автомашину на заводском уровне и т.д. В курсе всех неофициальных связей был мой командир группы управления Эдуард Геннадиевич Духович, он меня и просвятил. А я то думал: что это меня таскают на инструктажи по вопросам приёмки батареи то к командиру БЧ-2, то аж к командиру корабля. Оказывается, я ни в чём подобном замешан не был, и имел полное моральное право проявлять в ходе приёмки принципиальность любого уровня. Технологическая карта была разработана столь подробно, что присутствие подполковника РАУ требовалось только для защиты меня от нападок заводчан за, справедливо предъявляемые, требования к техническому состоянию трёх башен первой батареи ДУК. Контролировались такие параметры как скорость наведения по ВН и ГН, отсутствие течей в гидросистемах приводов, шумность и плавность их работы. Выходы различных штоков, зазоры в механических связях, кондиционность гидравлики, полноту монтажно-демонтажных работ и т.д. Следует остановиться хотя бы на том, что после протягивания через стволы 100 мм орудий контрольных дисков, я потребовал, из-за сильного износа, замены лейнеров

(это нарезные вставки в стволы). И они (все шесть) были заменены на комплект из базового ЗИП(!). Мало того аналогичные работы обязательно выполнялись и на левой батарее, а что — долг платежом красен. При этом все попытки повлиять на меня через моё непосредственное и прямое начальство успехов не имели. Начальство прилюдно кляло несговорчивого лейтенанта, а в отсутствие жалобщиков ухмылялось в усы.

Артбалет

Осмотр и проверка оружия и технических средств на кораблях ВМФ — дело, во-первых, святое, во-вторых, неизменная часть распорядка дня. На «Адмирале Сенявине» осмотр и проверку проводили всегда, даже тогда, когда материальная часть находилась в разных стадиях ремонта. Но вот, после предъявления из среднего ремонта, башни батарей универсального калибра восстановили свою подвижность, и в завершение проворачивания можно было использовать электрогидравлические привода. Личный состав делал это с удовольствием и гордостью. Иногда с крыльев мостика за ходом проворачивания наблюдал командир крейсера. И вот как-то, проходя по правому шкафуту во время утренней приборки, капитан первого ранга Карпов Юрий Фёдорович, после моего доклада, как руководителя приборки на правом шкафуте, высказал мысль, что неплохо было бы синхронизировать движение трёх башен правого борта и их орудий в ходе проворачивания на электрогидроприводах. Командир хочет — Закон! В одно из проворачиваний я под секундомер проверил время поворота башни № 1 на 180 градусов с носа в корму и время подъёма и опускания орудий от нуля до максимального угла вертикального наведения и обратно. Результаты замеров были осмыслены и распространены на башни № 3 и 5. Таким образом, на штурвалы наводчиков горизонтального и вертикального наведения были нанесены белой краской специальные метки. При отклонении наводчиками штурвалов вправо-влево до этих меток скорость отработки приводов ВН и ГН на всех трёх башнях была одинаковая и если подать команду разом для всех, то три башни одновременно начнут поворот с 0 градусов до 180 правого борта. Одновременно стволы орудий начинают подъём с 0 до 90 градусов до разворота башен 90 градусов и вниз до разворота башен на 180 градусов. Далее всё это происходит в обратном порядке. Несколько тренировок и незначительных корректур меток позволили полностью синхронизировать разворот башен и движение стволов артиллерийских орудий. Сознаюсь для себя: со стороны смотрелось красиво, но боевой готовности не добавляло. Карпов это увидел и оценил. Как-то, проходя по тому же шкафуту, командир крейсера сказал, что видит во мне перспективного крейсерского офицера, а я про себя подумал: «Только не через показуху».

О хождении на шлюпке под парусом во время прохождения крейсером размагничивания на стенде СБР

Для «Дальзавода» крейсер «Адмирал Сенявин» был настолько значимым объектом, что, во-первых, ходовые испытания разрешили начать до производства работ по размагничиванию, во-вторых, когда дело дошло до размагничивания, специально был оборудован стенд СБР в проливе Босфор Восточный. Было установлено две пары крейсерских рейдовых швартовных бочек в четырёх-пяти кабельтовых от береговой черты полуострова Эгершельд и произведены замеры напряжённости магнитного поля Земли. К чести и достоинству командира крейсера постановка на бочки была выполнена своими силами, без привлечения заводских буксиров. И начался большой магнитный аврал. Весь корпус корабля требовалось обмотать электрическим кабелем толщиной с руку с заданным шагом обмотки. Но и это было сделано дружными усилиями экипажа. А дальше началось длительное то, ради чего корабль сюда и прибыл. Практически весь экипаж был на борту под предлогом продолжающегося оргпериода. В личное время народ развлекался, как мог: офицеры и мичмана втихаря поигрывали в карты, у матросов и старшин нарасхват были шашки шахматы и домино с шиш-бешем. Матросики с моего СПНа разрешали сослуживцам подглядывать за женщинами, загорающими на берегу в сорокакратную оптику дальномеров, так как корабль стоял именно правым бортом к берегу. При дальности в четыре кабельтова (740.8 м) женские тела были как рядом. И вот в одну из суббот, после окончания большой приборки, отличная погода навела меня на мысль походить на шлюпке под парусом. Но так просто спустить шлюпку только для тренировки в хождении под парусом никто не разрешит. Пришлось идти к старпому с «планом прикрытия»: на берегу есть ручей (с курсантских времён знаю, да и на карту он нанесён), а не сходить ли нам туда на шлюпке с целью вымыть её первый раз как следует с большим количеством пресной воды и стирального порошка, после получения плавсредства со шкиперского склада? И конечно с целью экономии запасов пресной воды на борту корабля. На удивление ФНГ разрешил эту авантюру. Дежурному по кораблю было приказано запросить у ОД ОВР через пост рейдовой службы (ПРС) сигнальным прожектором разрешение на спуск шлюпки, и вскоре оно было получено. Шлюпочной команде заранее было обещано хождение под

парусом сразу после окончания мытья шлюпки. Матросики с энтузиазмом навалились на весла, и шлюпка понеслась к берегу (возможно, подсознательно, женский фактор они тоже учитывали). Выбросились на пляж, вынесли всё штатное имущество шлюпки для мытья и просушки. Мытьё пластмассового шестивёсельного яла ЯЛП-6, по сравнению с деревянной шлюпкой — одно удовольствие. Тем более матросы разделись для загара до трусов, да и неизвестно кого больше мыли: друг друга или шлюпку. Одним словом детский сад на купании. Часика полтора ушло на выполнения «плана прикрытия». Всё отмыли добела. Спустили шлюпку на воду, загрузили шлюпочное имущество на штатные места и, предварительно разувшись, разместились в шлюпке сами. Погода была на удивление подходящая именно для первых тренировок в хождении под парусом: дул ровный северо-западный ветер при полностью ясном небе. Несколько раз потренировались в постановке и уборке паруса и дальше почти два часа безмятежного хождения под парусом, с выполнением поворотов, с галсированием против ветра и с мыслью о том, что сделает со мной старший помощник за самовольное хождение на шлюпке под парусом. Шлюпку под парусом видели все, но сигнальщики с крейсера считали, что так и должно быть, а сигнальщики с ПРС посчитали, что командир шлюпки с крейсера сам знает, что ему надо. С полной потерей чувства меры я даже под шлюпбалки подошёл на парусах. Парус мы быстро убрали, уложили и подняли шлюпку на борт (благо дело шлюпбалки были автоматизированы, и для этой процедуры хватало одного человека). Доложил дежурному по кораблю и старпому о прибытии без замечаний и услышал от него: «Солдатенков, вы хоть догадались походить под парусом при такой погоде?» «Так точно» — ответил я.

Досуг крейсерских лейтенантов

О том, что нас месяцами не отпускали с борта крейсера под предлогом организационного периода, я уже упоминал. В свободное от службы время лейтенантство развлекалось, как могло. В частности мой друг командир группы космической связи лейтенант Александр Опанович и я взялись сконструировать и изготовить радиоуправляемую модель катера. В силу занятости службой процесс шёл медленно, но шёл. Наконец модель готова. Могла она немного: выполняла радиокоманды — задний или передний ход, повороты вправо или влево и стоп. Первые испытания проводились в изоляторе медицинского блока. Помещение изолятора заполнялось водой на 20-25 см от палубы. И в этой акватории модель старательно обходила ножки стульев и столов, уклонялась от столкновений с плавающими медицинскими ванночками и прочей плавающей мелочью. Мало того, в том же помещении устраивались соревнования по фигурному вождению радиоуправляемой модели, с выдачей призов. Проблемой были батарейки для ходового электродвигателя, но и их ухитрялись доставать в химслужбе в обмен на право погонять радиоуправляемую модель. Болельщиков в изолятор набивалось довольно много, ставки делали на качество прохождения зачётной дистанции, выдумывались и усложнялись правила (с осени 1971 года на крейсере находилось до сорока лейтенантов выпускников этого года из всех ВВМУЗов ВМФ СССР). На некоторое время забросили игральные карты, шишбеш, домино и сделали ещё две радиоуправляемых модели катеров. Даже заместитель командира крейсера по политической части, целый капитан второго ранга, заволновался: чем это лейтенанты там увлеклись, и не влияет ли это новое увлечение на их морально-политическое состояние? Когда характер увлечения стал ясен, вместо радости за то, что лейтенанты могут работать и мозгами и руками, последовало категорическое запрещение радиоуправляемого моделирования под предлогом сохранности ЗИПов Боевой части связи и Радиотехнической службы. Хотя ЗИПы никто из нас не трогал, мы все прекрасно понимали, что сохранность ЗИПов — это боеготовность корабля! Модели по жребию разыграли между участниками соревнований.

Эпизод третий: иногда надо технически

Для начала надо рассказать, что такое СПНы батарей универсального калибра. Это стабилизированные посты наводки, командный пункт управляющего огнём и боевой пост дальномерщиков. Расположены они примерно посредине корабля по правому и левому бортам (для каждой батареи свой), сферической формы со срезанным низом. Установлены СПНы на барбетах, где находятся привода наведения по горизонтали, вертикали и стабилизации по крену и дифференту. В общем, большая танковая башня. В передней части антенна радиолокационной стрельбовой станции, по бокам рога оптического дальномера. Внутри располагаются, по тревоге, четыре человека: командир батареи, он же управляющий огнём, наводчик дальномера по горизонтали, наводчик дальномера по вертикали и представитель элитной артиллерийской специальности — собственно дальномерщик. Командир батареи сидит выше всех под прозрачным плексигласовым колпаком башенки управляющего огнём. Визуально результаты стрельбы батареи могут видеть старшины артиллерийских башен, дальномерщики и управляющий огнём, но командует только он. Внутри прозрачной башенки имелась штанга для крепления бинокля, но на ней имелся и простой прицел из мушки и целика, позволяющий визировать цель и без бинокля. По горизонтали башенка вращалась вручную командиром батареи вместе со штангой, а по вертикали наводилась только штанга. Почему я так подробно на этом останавливаюсь: чтобы показать, что наши предшественники, по опыту прошедших войн, создавали прекрасные морские артиллерийские системы и чтобы проиллюстрировать, как малое управляющее воздействие может влиять на результат работы большого боевого коллектива. В ходе заводских и государственных испытаний в каждый конкретный момент времени корабль отрабатывал один, какой либо, пункт плана испытаний и очень редко что-либо совмещалось. А почти тысячу человек экипажа надо было чем-то занять. Командир поступал просто: объявлялась учебно-боевая тревога, прерываемая только на приём пищи. При этом частные или общие тренировки и учения зачастую проводить было нельзя, ибо они или мешали испытаниям или материальная часть была ещё не сдана после ремонта. Таким образом, сидели мы на своих боевых постах и командных пунктах много и долго. Молодая энергия искала выхода. Матросы и старшины качали мышцы с помощью гирь, устраняли шероховатости после вмешательства

ремонтников и т.д. Мне же давно мешали несколько проводов, болтающихся внутри командирской башенки. Просто их обрезать у меня и мысли не возникало. Лишних проводов в боевой технике не бывает. Начал устанавливать их назначение и, как электромеханик, понял, что это сигнализация разворота башенки по горизонтали. При её исправной работе у наводчика СПН по горизонтали должны загораться лампочки «вправо» или «влево» а уж он наводит весь СПН в нужную сторону. Указание наведения по вертикали от штанги передавалось через синхронно следящую систему на сельсинах, которая была исправна, только нуждалась в небольшом согласовании. Восстановить эту простенькую сигнализацию не составляло труда, а времени было предостаточно. Когда всё это заработало штатно, мы всем расчётом развлекались тем, что по моему целеуказанию из башенки, дальномерщики наводили СПН на суда или самолёты и следили за ними с определением курсового угла, дальности и угла места. Всё это делалось на норматив по времени. Было интересно и полезно, при этом никому не мешало. Командир крейсера то же понимал, что большая часть экипажа мается от вынужденного безделья и иногда, по согласованию с ответственным сдатчиком, пытался рационально использовать некоторые испытательные эпизоды. Так при испытаниях зенитно-ракетного комплекса «Оса-М» над кораблём длительное время летал самолёт ЛИ-2 с траверза на траверз на удаление до 12-15 км. На самолёте была установлена бортовая контрольно-измерительная и записывающая аппаратура (БОКИЗ) для регистрации управляющих сигналов от ЗРК на ракету, с целью фиксации и регулировки всех управляющих параметров, передаваемых от станции управления на ракету. То есть ЛИ-2 имитировал ракету, но многократно. В ходе этих испытаний никаких других излучений с корабля быть не должно для чистоты регистрации сигналов. День испытаний был солнечным и ясным, и сам бог велел дать команду обеим батареям ДУК тренироваться в визуальном сопровождении воздушной цели, атакующей корабль с траверзов. С правого борта картина была образцовой: я наводил свой визир управляющего огнём на самолёт и следил за самолётом, пока дальномерщики выполнят наведение и возьмут его на сопровождение. Данные по ВН и ГН и дальности от СПН уходили в СПУС, оттуда, после обработки группой управления, эти данные, преобразованные в углы ВН, ГН и стабилизации орудийных башен, поступали на следящие системы и отрабатывались наводчиками. Возникало ощущение, что самолёт сам притягивал на себя стволы орудий. На левой батарее картина была совершенно иная: Коля Должин, откинув прозрачный колпак

и высунувшись по пояс, рукой показывал на самолёт, так как будто его мог видеть кто нибудь, кроме командиров башен. Стволы башен торчали в разные стороны, совсем не хотели отслеживать самолёт и вообще не знали, куда девать свою мощь. Коля потом долго объяснял крейсерской общественности как это, у минёра, на правом борту башни самолёт отслеживают, а на левом, у артиллериста нет. Чванства я лишён, поэтому пошёл в Колин СПН, и восстановил там недоработку ремонтников по сигнализации, как и у себя.

Испытания батарей универсального калибра после среднего ремонта

Любой ремонт имеет своё окончание. Предстояли испытания отремонтированных башенных 100 мм артиллерийских установок СМ-5-1С. Мой командир группы управления старший лейтенант Духович Эдуард Геннадиевич отнёсся к этому с полной серьёзностью, в которой и я много для себя почерпнул. Он предложил мне ни много, ни мало — произвести сведение правой батареи по звёздам. Для любого профессионального артиллериста эта процедура сравнима только с астрономическими наблюдениями штурманского расчёта, возведёнными в культ. Конечно, мозгом этого мероприятия был Эдик, а мне, как электромеханику, было доверено согласование синхронно-следящих систем. По классике мы сначала произвели сведение главного дальномера с дальномером СВНа. Потом свели дальномер СВНа с оптическими прицелами башен и осями стволов орудий. Суть любого сведения в том, что выбирается хорошо видимая звезда, берётся дальномерщиками на сопровождение и данные по ней выдаются на сводимый объект. Там тоже сопровождают ту же звезду и в это время выставляются одинаковые показания на сельсинах датчиках и сельсинах приёмниках СПУС и башен. Допущение в том, что из-за сверхбольших расстояний до звезды все визирные линии можно считать параллельными. Сведение заняло почти всю ночь. Мы надеялись отдохнуть, пока крейсер будет следовать в район испытаний. Погода в районе была солнечно-туманной. Но так как видимость улучшалась, было решено испытания проводить. Артиллерийский щит буксировался на дистанции 40 кбт, что составило 7 км 408 м. (по программе испытаний). Первой стреляла правая батарея. Способ стрельбы смешанный: курсовой угол оптикой, дистанция радиолокационно. Первый залп холостыми — снятие смазки. Кстати сказать, в корабельной артиллерии приказанием на открытие огня является команда: «РЕВУН». Второй залп практическими снарядами — пристрелочный. После ввода поправок третий залп дал накрытие, а остальные два были произведены на поражение. Перерыв для осмотра щита и его фотографирования. С буксира доложили об 11 прямых попаданиях в брезент и сетку щита. Искать и считать попадания было нетрудно — для щита это было первое обеспечение артиллерийских стрельб, т. е. он был новым. Командир крейсера не поверил и приказал спустить

командирский катер для личного осмотра попаданий, меня взял с собой. Всё подтвердилось: из 18 снарядов трёх залпов универсалок первой батареи мимо щита прошли только 7! 61 % попаданий — довольно серьёзный результат. Как ни печально, но левая батарея под командованием профессионального артиллериста Коли Должина, добавила только одно попадание. Этот факт объяснить крейсерской общественности было просто невозможно.

Казус с испытаниями звукоподводной связи

На корабле управления имелись все виды связи по состоянию на средину 1972 года, в том числе, одна из первых на Тихоокеанском флоте, новейшая станция звукоподводной связи для надводных кораблей (ЗПС) МГ-26. Для её испытаний была выделена дизель-электрическая подводная лодка-цель «Ленок» с совместимой станцией ЗПС МГ-25. По программе испытаний командир корабля после погружения подводной лодки должен был обеспечить на корабле полную тишину. Крейсер лёг в дрейф, в действии оставили минимально необходимое количество механизмов (по методике испытаний). Экипаж, не занятый вахтой, был уложен в койки по корабельному плану тренировки «Отбой личного состава». На корабле установилась воистину тишина, передвижение личного состава запретили, дабы не топали на трапах и не стучали дверями. Я был на ходовом мостике помощником вахтенного офицера и наблюдал картину, которую описываю ниже. Командир крейсера капитан первого ранга Ю.Ф. Карпов, от нечего делать (экипаж в койках, корабль дрейфует), прогуливался по сигнальному мостику, погода позволяла. Его сопровождал вахтенный офицер капитан второго ранга Терских А.М., командир БЧ-2. И тут командир обратил внимание, что снизу на площадках поста командира зенитного дивизиона (ПКЗД) до сих пор не отбита, не очищена ржавчина и всё это не покрыто суриком, не говоря уже о покраске! Ржавчина на любого крейсерского офицера действует как красное на быка, а на командира многократно сильнее. На всё это было указано Терских в самых категорических тонах. Усатый побагровел, и приступил к устранению замечаний. Боевая часть два (невзирая на режим «тишина») была построена по сигналу «Большой сбор» в рабочей одежде и с подручным инструментом для отбивки и очистки ржавчины. Короткий энергичный инструктаж и, свободный от вахты, личный состав БЧ-2 во главе со старшинами и офицерами ринулись на штурм броневой башни. Серьёзность их намерений подчёркивали верхолазные пояса и каски. Сразу после равномерного распределения матросов и старшин по площадкам начался такой тарарам, что воспроизвести его можно только на такой же натуре. Минут через десять от начала авральных работ на ПКЗД, на ходовой мостик вышел ответственный сдатчик (между прочим, главный строитель Дальзавода!) и, задумчиво глядя в утверждённый командиром и подписанный им самим

план испытаний, спросил Карпова: «Юрий Фёдорович, а чем мы, собственно говоря, занимаемся?». На что командир ответил: «Испытываем звукоподводную…. Терских!, что за шум вы тут устроили во время испытания звукоподводной связи!? Кто обязан следить за выполнением плана испытаний? Я что ли? Шум немедленно прекратить, и будете наказаны за не своевременно проявленную инициативу». Так на флоте переводят стрелки. В это время с подводной лодкой пропала звукоподводная связь. Оказалось, что мы не готовы передавать на ПЛ сигнал на экстренное всплытие взрывами серий гранат с заданными временными интервалами. Немедленно я был снабжён секундомером и сумкой с гранатами (как единственный минёр на борту крейсера) и отправлен на ют, установил связь с ходовым мостиком и остаток вахты провёл в качестве гранатометателя, так и не метнув ни одной гранаты, всвязи с тем, что звукоподводная связь с подводной лодкой была восстановлена. Вот так на крейсере всё без меры глобально и достаточно бестолково.

Комендант вертолётной взлётно-посадочной площадки

Да, такими дополнительными обязанностями наделил меня старший помощник КРУ «Адмирал Сенявин» капитан третьего ранга Громов Феликс Николаевич. Суть обязанностей заключалась в том, что силами матросов и старшин моей батареи я должен был приготовить ВВПП к полётам корабельных вертолётов. Завалить леерное ограждение и флагшток, растянуть на ютовой палубе и леерном ограждении сети безопасности и противоскольжения, снять защитные колпаки с лётных сигнальных огней, расположенных на палубе. Проверить готовность двух аварийно-спасательных групп и спасательных плавсредств к оказанию помощи экипажам вертолётов при нештатных ситуациях. И конечно всё это на норматив, по команде: «Корабль к обеспечению полётов вертолётов приготовить». Матросов я научил относиться к этим работам как к развлечению. И в соревновательном порядке ВВПП готовилась к обеспечению полётов за 20 минут. Корабль мог принимать два вертолёта КА-25. В ходе модернизации с крейсера были убраны две кормовые башни главного калибра и построена кормовая надстройка с вертолётным ангаром. Первыми на заводских ходовых испытаниях облётывали взлётно-посадочную площадку лётчики-испытатели конструкторского бюро Камова. Летали они совершенно исключительно, днём и ночью. Было на что посмотреть. При первом взлёте произошёл маленький казус. Ответственный сдатчик, он же главный строитель Дальзавода, брал с собой на испытательные выходы секретаря-женщину. Она была единственной женщиной на почти тысячу человек экипажа крейсера. Посмотреть на первый взлёт вертолёта под разными предлогами собралось очень много матросов, старшин, мичманов, офицеров и разгонять их на боевые посты было бесполезно. В числе зрителей была и эта женщина. Лётчики перед взлётом стали проверять тягу соосных винтов вертолёта и создали очень сильный воздушный поток снизу вверх. Эта воздушная струя внезапно подняла юбку женщины, не готовой к такому развитию событий. Все желающие могли полюбоваться цветом и фасоном трусиков невинной секретарши. Больше смотреть на полёты она не выходила. В один из полётов корабль облетел и снял его на любительскую кинокамеру старпом Ф. Н. Громов. Дальнейшие лётные испытания на государственных ходовых испытаниях выполняли лётчики ВВС ТОФ, имеющие опыт корабельного

базирования. Эти летали строго по инструкции и по классике, но тоже очень хорошо. Именно они отметили, что ВВПП готовиться к полётам быстро и тщательно днём и ночью. Примечательно то, что после облёта ВВПП лётчиками ТОФ крейсер был вынужден встать к стенке Дальзавода с вертолётом на борту, а это центр города Владивостока. Военные лётчики взлетели с палубы крейсера в бухте Золотой Рог, посреди портальных кранов и мачт ремонтирующихся кораблей и судов. Пилот долго набирал высоту, поднимаясь почти вертикально, и только метрах на трёхстах перешёл на горизонтальный полёт в сторону аэродрома Суходол.

Чарли, да нет, товарищ капитан третьего ранга, конечно лейтенант Черенков

В радиотехнической службе крейсера «Адмирал Сенявин» служил инженером РТС лейтенант Черенков, по кличке Чарли. Он был небольшого роста, блондин, синеглаз и худощав. Характер имел крайне независимый и самолюбивый. Достаточно сказать, что после мелкого конфликта с заместителем командира крейсера по политической части (аж с целым капитаном второго ранга!), Черенков произвёл запись на магнитофон нескольких телефонных разговоров зама по телефону городской АТС со знакомыми женщинами и запустил эту игривую запись по общекорабельной трансляции. Крайне интересные для всего экипажа разговоры удалось прервать, только обесточив трансляционную рубку, потому что её дверь была закрыта на замок, а ключ был у Черенкова. Кроме того, в порядке хобби Чарли, находясь на берегу, два раза угонял служебную «Волгу» у начальника политотдела Тихоокеанского флота. Своеобразный был мальчонка. Но главный шедевр Чарли впереди. На корабле шли покрасочные работы, всвязи с предстоящим выходом из капитального ремонта. Покраска крейсера — большое шоу, в котором особое внимание уделяется покраске бортов. Боцманская команда и краски смешивает для получения единого колера. Для полного единообразия в покраске бортов старпом собрал всех, в чьём заведовании находились участки окрашиваемых бортов, в баркас для обхода вокруг корабля и дачи ценных указаний по особенностям участков борта. И вот во время обхода, в районе расположения каюты Чарли, чуть выше ватерлинии, был обнаружен кусок изолированного монтажного провода, торчавший прямо из БРОНЕВОГО БОРТА! Всё бы ничего, но это 150 мм брони! Обход был прерван. Всех офицеров собрали в кают-компании, Чарли прибыл тоже. На вопрос Феликса Громова: «Черенков, зачем вам это было нужно?», невозмутимо ответил: ««Спидола» на броневой палубе без антенны не работает». «И как вы это сделали?» «А сверлил победитовым сверлом пневмодрелью не я, а работяга, которому я обещал дать спирта на похмелье утром в понедельник». Этот эпизод Чарли простили, а вот благодаря своему хобби по угону автомобиля Члена Военного Совета он был уволен с флота.

Морская практика

Согласно расписанию по швартовке я командовал правой кормовой швартовной группой, состоявшей из личного состава моей батареи. Мне же была доверена громкоговорящая связь с мостиком. Командир крейсера требовал, при швартовке кормой, точных докладов о дистанции до пирса до метра. Глазомер у меня был вполне приличный (так как я с первого курса занимался пулевой стрельбой из винтовки и, начиная с пятидесяти метров, мог определять дистанцию с точностью до метра), но для гарантии я сходил на соседний корабль. Рядом с нами на ремонте стоял Гвардейский ракетный крейсер «Варяг» проекта 58, а это весьма точное инженерное сооружение, имеющее конкретные размеры (в моём случае длины). Я сходил в ПЭЖ Гвардейского крейсера и взял его размеры по шпангоутам и надстройкам. С поправкой на длину трапа «Варяга» и места моего расположения возле устройства связи я мог очень точно докладывать дистанцию до причальной стенки, глядя на надстройки стоящего слева ракетного крейсера. В дальнейшем в этих целях использовались и другие ориентиры. А ещё иногда, ФНГ, сходя на берег (правда, сходы его на берег были весьма редки, как и положено старпому крейсера), любил давать вахтенному на трапе указания по обтяжке стальных швартовных тросов, заведённых с кормы крейсера на заводскую стенку (они имели свойство провисать, скорее всего от приливоотливных явлений). И я однажды в субботу, во время демонстрации кинофильма личному составу, будучи вахтенным офицером у трапа, получил такое приказание от старпома. Если он думал, что я прерву просмотр матросами фильма, то он ошибся. Вчерашний курсант, а ныне лейтенант, уже достаточно опытный командир правой ютовой швартовной группы, смог выполнить эту работу силами дежурной боцманской команды из восьми человек к приятному удивлению старпома, который вернулся на корабль минут через сорок.

Штурманская практика

На крейсере в штурманской боевой части по штату два офицера — командир штурманской боевой части (в то время капитан третьего ранга Балашов Юрий Александрович) и командир ЭНГ — электронавигационной группы. Так вот последнего командование было вынуждено отправить в очередной отпуск, не взирая на предстоящие испытания после капремонта. Командир крейсера разрешил штурману выбрать себе в помощники офицера из любой боевой части. По не понятным причинам Балашов из всех крейсерских офицеров выбрал меня. Приказом командира корабля я был прикомандирован (!) в штурманскую боевую часть для исполнения обязанностей командира ЭНГ и выполнял эти обязанности 1.5 месяца. После возвращения командира ЭНГ из отпуска капитан третьего ранга Балашов Ю.А. выразил удивление: как это меня со всеми штурманскими склонностями занесло в минёры-противолодочники? Я сказал, что мой отец мечтал быть морским артиллеристом, но из-за войны стал артиллеристом противотанкистом. А в мирное время стал горным инженером-маркшейдером. Так что во мне воплотилось усреднённое желание отца — быть моряком артиллеристом и горным инженером-маркшейдером (а в сущности подземным штурманом).

Перевод на должность по специальности

Желание служить на противолодочных кораблях не покидало меня всё время службы на крейсере. Смог я как-то попасть на приём к начальнику минно-торпедного управления ТОФ. Адмирал провёл со мной пространную беседу о том, что служба нас выбирает, а не наоборот. Но на настольном календаре записал, кто я такой и где меня искать. Особых иллюзий на счёт перевода я не испытывал, так лёгкая надежда теплилась. Как раз в это время заканчивал госиспытания головной на ТОФ и первый для завода-изготовителя (10 заказ) малый противолодочный корабль нового поколения МПК-36, проекта 1124 (впоследствии, через три года я стал его вторым командиром) и комплектовался экипаж для второго корабля такого же проекта, (11 заказ) МПК-41. И видимо потребовался минёр — командир боевой части три. Отправка к новому месту службы прошла буднично. В начале июля 1972 года меня вызвал старпом, вручил предписание и все сопутствующие документы, выразил сожаление о моей настойчивости в переводе для службы по специальности. Крейсерский штурман капитан третьего ранга Балашов Ю.А., стоявший дежурным по кораблю, высказал мысль, что в ОВРе меня ничему хорошему не научат (ну разве что при разведении спирта пресной водой размешивать смесь карандашом). Но вполне возможно, что перевод к новому месту службы спас мне жизнь. Дело в том, что при производстве стрельб главным калибром я был контролером горизонтального наведения башни № 2. Но к моменту аварийного происшествия с башней № 1 башня № 2 была законсервирована, поэтому я вполне мог оказаться на месте контролёра в башне № 1, замещая офицера находящегося в отпуске, командировке или госпитале. Да да, в той самой башне, которая однажды, 13 июня 1978 года, после не правильных действий личного состава при затяжном выстреле, во время призовой артиллерийской стрельбы на приз Главкома ВМФ, взорвалась с гибелью 37 человек. Я в это время находился на Камчатке и командовал уже вторым своим кораблём пр.1124, МПК-143. А если бы я в это время продолжал службу на крейсере и не находился бы в отпуске, госпитале или командировке, то с высокой степенью вероятности контролировал бы горизонтальное наведение стреляющей башни и был бы среди погибших.

А на новом месте службы меня приняли настороженно. Дескать, с крейсеров просто так по желанию не списывают. Ну что же — встречают по одёжке… Сразу же я был определён на стажировку в должности командира БЧ-3 на МПК-36.

II. Казусы проекта

Мелкий дорожный эпизод

(Описываются реальные случаи, произошедшие на нескольких кораблях проекта 1124 в восьмидесятых годах в районе главной базы на Камчатке и в Советской Гавани).

Осенью 1972 года вновь сформированный экипаж МПК-41 с Владивостокского железнодорожного вокзала отправлялся на судостроительный завод за своим кораблём. Доставка с острова Русский трудностей не составила, так как использовался пассажирский катер 47 бригады кораблей ОВР. Но, как всегда, при перемещении воинских эшелонов на момент посадки в поезд возникают совершенно срочные и неотложные дела. В тот раз таким делом оказались четыре ящика хозяйственного мыла, оставленные в зале ожидания. На исправление ситуации командир направил меня и восемь матросов (а это 10% от численности экипажа). До отхода поезда оставалось минут десять, но пока мы бегали по виадукам туда и обратно за этими мыльными ящиками, поезд ушёл. Какие при этом были мысли у командира корабля мне не ведомо. Решение возникло внезапно, и было реализовано. А именно: мы быстренько перешли на привокзальную площадь и уговорили двух таксистов доставить нас вместе с мыльными ящиками на железнодорожную станцию Угловая, разумеется, раньше поезда. Цена вопроса — всего пятьдесят рублей — по 25 на водителя (правда, в ценах того времени это были бешеные деньги). Колонна из двух автомашин успела на станцию раньше поезда и к приятному удивлению командира мы встретили экипаж на перроне и за короткое время остановки загрузили бесценные ящики с хозяйственным мылом в вагон. Поощрен я был тем, что не наказан, а пятьдесят рублей мне вернули вскладчину офицеры и мичмана вместе с командиром, но и я был в доле. Таким образом, мелкий дорожный эпизод был исчерпан, а встреча по одёжке стала переходить в другую фазу…

Продолжение штурманской практики на любимом проекте

В процессе приёмки нового корабля от промышленности, как правило, почти всем офицерам корабля по объективным и субъективным причинам задерживают очередные отпуска до сдачи кораблём задачи К-3 (использование оружия одиночным кораблём), а потом отпускают до 30% сразу. Так на МПК-41 и получилось. Сразу после сдачи задачи К-3 были отправлены в очередные отпуска помощник командира корабля, штурман и начальник радиотехнической службы. И снова, не зависимо от моего желания, командир корабля почему-то решает назначить меня врио (временно исполняющим обязанности) штурмана. После крейсера дело привычное — работаем. Однажды одному из адмиралов Штаба ТОФ срочно потребовалось попасть из Владивостока в б. Абрек залива Стрелок, на какое то важное совещание. Самым скоростным в районе главной базы на тот момент был МПК-41, который ещё и являлся кораблём командира сил поиска. Забрали мы этого адмирала с 33 причала от Штаба флота и чуть больше чем за час доставили по назначению. Но, по стечению обстоятельств, в этот же день у дочери адмирала был день рождения и ему, после проведения совещания, во Владивосток надо было так же быстро. Но на этот раз к нам на борт прибыл ещё и штаб бригады подводных лодок. Уже где-то перед поворотом на Шкотовские створы порта Владивосток со стороны залива Петра Великого флагманский штурман бригады подводных лодок (целый капитан третьего ранга), случайно узнав, что штурман в отпуске, а его обязанности исполняет лейтенант-минёр, изъявил желание оказать помощь в ведении штурманской прокладки. Но когда он увидел, что лаг показывает скорость 36 узлов (66.67 км/час), то заявил, что он, как штурман, на такой скорости не работает. А я, не будучи штурманом, а только командиром боевой части три, спокойно продолжал определять и вводить поправки в автопрокладчик, докладывать на мостик времена поворотов на новые курсы, согласно предварительной прокладки и в соответствии с текущими определениями места корабля. Все вовремя успели по назначению — адмирал на день рождения дочери, штаб бригады подводных лодок к месту дислокации своих кораблей.

Шлюпка в тумане (или Точка росы)

В начале лета 1973 года, какие то военно-морские дела занесли МПК-41, на котором я служил командиром боевой части три (минно-торпедной), в район бухты Валентины. Попутно мы должны были высадить семью маячника. На траверз маяка подошли рано утром. Стали на якорь примерно в миле от берега. Видимость полная, то есть миль на пять во все стороны. Ветер и волны — штиль. Командиром шлюпки послали меня. Высадка начальника маяка и его супруги прошла, не замочив ног пассажиров. Отваливаем от берега и вдруг совершенно внезапно вокруг нас возникает туман. Именно возникает, потому что ухудшение видимости произошло минут за десять! Туман плотный и густой. Некоторое время мы шли по памяти в сторону корабля, но при отсутствии видимости в поисках корабля в тумане можно было блуждать долго. Радиостанции на борту не было, скорее всего, из-за несложности задания. Магнитный компас у нас был, но направление на корабль я знал только приблизительно. Сигнальные и осветительные ракеты были, но их использование в тумане в большинстве случаев бесполезно. В общем, решаю просто идти в сторону моря на безопасные для корабля глубины, а там командир корабля, видя наши действия на экране РЛС, начнёт подавать звуковые сигналы, включит в нашу сторону прожектора и, в крайнем случае, снимется с якоря и подойдёт к шлюпке сам. И тут меня осенило. Обычно хорошая морская практика не рекомендует вставать в полный рост при нахождении в шлюпке на плаву, но, пользуясь штилем, я все-таки решил встать и осмотреться. Встал. Толщина слоя тумана была мне по грудь, то есть с учётом осадки шлюпки — метра полтора от поверхности воды. Кабельтовых в четырёх отлично виден корабль, погружённый в туман на половину высоты надводного борта шкафутовой и кормовой части корпуса. Несколько прожекторов и дневной сигнальный прожектор включены и направлены в сторону берега, но со шлюпки мы их не видели — такой плотности был туман. Шлюпка идёт в сторону моря, но мимо корабля, как я и предполагал. Подвернул в направлении корабля, засёк курс по магнитному компасу, и так с несколькими корректурами курса подошли к борту корабля под шлюпбалки. С корабля нас постоянно видели на экране РЛС «ДОН» и собирались в случае чего действовать, так как я и думал. Вид с борта был таков: вдруг из тумана показывается моя фигура по грудь в тумане, показывает рукой на корабль и исчезает в туманном молоке, и так несколько раз. Явление меня настолько

заинтересовало, что я попросил рулевых из боевой части 1 (штурманской боевой части) замерить вне графика влажность и температуру воздуха. Влажность, температура и давление воздуха в этом районе как раз соответствовали точке росы, что и обусловило внезапное появление низового тумана. В дальнейшем я из журнала «Морской сборник» узнал о возможности навигационного ориентирования малых плавсредств в тумане с корабля при помощи радиолокационной станции, магнитного компаса и УКВ радиостанции (хотя и меня такие мысли иногда посещали, но приоритет не за мной). И неоднократно пользовался этим способом. А о возникающих идеях не стеснялся писать в различные журналы. Но впредь ни я сам не отходил без радиостанции от борта корабля на шлюпке и не отправлял других, уже будучи и помощником командира и командиром корабля. Память и знания о возможности возникновения низовых туманов, через одиннадцать лет, позволили мне, исполняя обязанности лоцмана, ввести в бухту Броутона морской сухогрузный транспорт с больной женщиной на борту, у которой отчётливо проявлялись симптомы острого аппендицита. Управление судном при прохождении входного канала судоходной шириной всего 80 метров производилось с фок-мачты из корзины вперёдсмотрящего, находящейся на высоте 6-7 метров от палубы (палубы из-за тумана видно не было).

Поиск подводных лодок — прежде всего

Почти в таком же составе (по количеству офицеров) корабль попал на учения «Океан-73», только возвратились из отпусков помощник командира Александр Виноградов и штурман Василий Муратов, а убыл в отпуск командир ракетно-артиллерийской боевой части Виктор Шатравко. Так получилось, что в день внезапного выхода на учения «Океан-73» была получка. Мы с командиром группы гидроаккустиков Валерой Страдиным пешком сходили на береговую базу (а это около трёх километров по лесной тропе) для получения денежного содержания офицера ВМФ СССР. По глубоко укоренившейся традиции (не нами установленной) мы в магазине военторга взяли две бутылки полусладкого Советского Шампанского и одну бутылку трёхзвёздного Армянского Коньяка. Планировалось что вечером дома у Валеры мы эту смесь (которую мы называли коктейлем «Малый противолодочный» — выпьешь, и нет желания думать о поиске и обнаружении подводных лодок до третьего тоста), примем внутрь под домашнюю закуску в исполнении его очаровательной супруги Евгении. По прибытии на корабль бутылки с шампанским и коньяком, как всегда, были брошены за поднятую верхнюю койку (до вечера). Но не случилось. Корабль снялся по тревоге и как есть, на время больше двух недель, с недокомплектом офицерского состава вышел в море на учения «Океан-73». Вахтенных офицеров оставалось всего трое, но начальник РТС и командир группы гидроаккустиков (КГАГ) в две смены работали по основной специальности (т.е. поиск и обнаружение ПЛ). В круг вахты 6 часов через 6 встал и помощник командира корабля. Спали, не раздеваясь на нижней койке, сменяя друг друга на вахте, в каюте не встречались. Но всему приходит конец и учениям тоже. После плавания почти на полную автономность корабля, почти без запасов (продовольствия, питьевой воды и топлива), мы прибыли в бухту Абрек и по традициям ихнего, к кораблям ОВР, гостеприимства, были поставлены к «свинячьему» пирсу. Организовали пополнение запасов и помывку любимых подчинённых (любимых на самом деле, потому что мы добровольцы и нам, профессионалам, за нашу работу деньги платят, а за самоотверженность и энтузиазм матросов и старшин срочной службы при выполнении ими своих обязанностей на выходе в море, к ним можно было относиться с любовью). Появилась возможность поставить дежурными по кораблю мичманов, что и было сделано. После пополнения запасов, помывки в душе можно

было лечь спать в каюте на своих местах. Для этого была снята с цепей и установлена в горизонтальное положение и верхняя койка. А там лежало то, что мы положили туда две недели назад, две бутылки шампанского и одна коньяка! Если кто ни будь, хотел бы сказать, что мы этот факт проигнорировали, то он ошибся сразу. Были взяты совершенно новые эмалированные кружки, отмыты до уровня стерильности, и использованы по прямому назначению. Коктейль «Малый противолодочный» это одна часть коньяка и две части шампанского (мы отчётливо понимали, что в других местах и у других специалистов эта смесь могла иметь любое другое название), решили пропорции не нарушать. Выпили по первой и, откуда ни возьмись, появился командир. Реакция: о, лейтенанты уже сгоняли в Промысловку, (посёлок Тихоокеанский, он же Шкотово-17 — ныне город Фокин) и пьют что-то вкусное. Налили и командиру в той же пропорции, выпил, согласился, что вкусно и куда то убежал. Допили остатки в качестве снотворного и упали спать без задних ног и сновидений, как могут спать лейтенанты военно-морского флота, честно выполнившие свои обязанности на выходе в море. Командир так и не поверил, что никто из нас в Промысловке не был, потому что с его разрешения Витя Шатравко возил с собой на корабле двухколёсный мотоцикл, который и на время его отпуска оставался на борту корабля.

О пользе радиолюбительства для службы минёром

Одним из требований руководящих документов, при выполнении торпедных стрельб, было обозначение точки залпа днём плавающей крестовиной с вешкой, а ночью патроном фосфористого кальция, который при контакте с морской водой длительное время давал вспышки пламени. Одно только жаль — из-за большой потребности флота в этих патронах их не всегда можно было получить на складах. Пришлось пойти другим путём. Простейший мультивибратор с мигающей лампочкой, собранный в стеклянной консервной банке с завинчивающейся жестяной крышкой (такие консервы тогда только только появились в продаже) оставался работоспособным до трёх суток. Я имел возможность лично убедиться в этом в ходе трёхсуточного поиска не сразу найденной практической торпеды после выполнения ночной торпедной стрельбы. При закреплении батарейки на крышке, в качестве балласта, банка плавала стеклом вверх, и проблески были хорошо видны. На этот самодельный светосигнальный прибор на базе мультивибратора была разработана и размножена подробнейшая технологическая документация, настолько подробная, что его повторение не вызывало затруднений у любого человека, умеющего паять. А таких специалистов хватало на всех кораблях. Как всегда в таких случаях устройство ушло во флот без упоминания имени автора идеи.

В ракетно-артиллерийских и минно-торпедных боевых частях на кораблях военно-морского флота стержнем всей организации является организация обхода погребов с боезапасом. Боеприпасы при хранении требуют особого к себе отношения. А именно: режим температуры и влажности. Во всех погребах с боезапасом по проекту установлены недельные термографы и барографы, но их нужно обслуживать и записывать показания в специальных журналах. А эти функции возлагаются на дозорных по погребам. Кроме того, в зимнее время необходимо включать и выключать обогрев торпед в торпедных аппаратах. Дозор круглосуточный в ночное время обходы через два часа в дневное через четыре. И все эти действия матросов и старшин необходимо КОНТРОЛИРОВАТЬ! А способов контроля не так уж много. Первый — проверить записи в журналах обхода погребов. Это раз в сутки при заступлении на вахту новых дозорных по погребам или внезапно в любое время. Второй — лично сходить в один из

погребов и проверить, развёрнут ли контрольный диск дозорного на время последнего обхода. Диски подвешивались на специальные крючки максимально далеко от входа в погреб, так чтобы дозорный волей-неволей проходил через весь погреб и там перевешивал контрольный диск на отверстие с указанием последнего времени обхода погреба. Но оба способа контроля были не безупречны. В первом случае журнал обходов можно было заполнить разом за все обходы перед сдачей вахты. Во втором случае наудачу можно было перевесить контрольный диск наперёд — а вдруг командир боевой части не проверит? Это был 1973 год. Мне попалась в руки интереснейшая книга польского радиолюбителя Войцеховского. В ней была опубликована схема системы связи по проводам сети освещения. Система даже позволяла вести двухсторонние переговоры, но в нашем случае её можно было сильно упростить: в погребах передатчики с кнопкой, а в каюте командира БЧ-2 и БЧ-3 приёмник на базе любого барабанного самописца с суточным вращением. Нажатие кнопки в погребе приводило к появлению на ленте самописца, размеченной по часам, пика на графике. Приёмник был включён просто в сеть освещения — 127 вольт переменного тока 50 герц. Сигнал от передатчика на частоте около 3 килогерц по сети освещения попадал в приёмник и вызывал срабатывание небольшого соленоида, который и двигал стрелку самописца. В любое время суток можно было посмотреть на ленте самописца наличие или отсутствие обходов погребов, не выходя из каюты. Остальные способы контроля это не заменяло, но дополняло существенно. Конечно, весь монтаж был выполнен на уровне заводского изготовления — безопасность превыше всего. С контролем температуры в торпедных аппаратах всё обстояло гораздо проще — в носовой части трубы аппарата хватало места для установки термографа. Ну, о ремонтных работах я уже просто не говорю: монтаж-демонтаж, регулировка и пайка в совершенстве (во всяком случае, заводчане не отличали её от своей).

Водолазная практика

Я вспомнил об этом случае в связи с тем, что до этого самого момента искал ему оправдание. Дело в том, что однажды в феврале 1973 года, при съёмке с якоря и швартовных на рейде Шкота, под командованием капитана-лейтенанта Шельменкова Николая Николаевича, МПК-41 пр. 1124 намотал на левый винт капроновый швартов. Мой учитель блестящего маневрирования, безупречного с точки зрения морской практики, и вдруг такое навигационное происшествие. Авторитет командира был столь высок, что сразу три офицера добровольно вызвались произвести водолазные работы по очистке винта от капронового конца. Температура забортной воды не превышала восьми градусов. На юте корабля развернули водолазный пост, и первым под воду пошёл командир боевой части пять капитан-лейтенант Кирьянов Юрий Петрович. Он взял с собой самый большой новый камбузный нож и героически трепал им капрон почти полчаса, трепал потому что нож был тупым. Когда его подняли на борт, он был порядком уставшим и замёрзшим, но дело сдвинулось мало, так как новый нож не значит острый. Наточить нож пришлось лично мне. Я взял свежий напильник средней насечки и прямо на кормовом шпиле довёл нож до нужной степени остроты и зубчатости. Вторым под воду пошёл командир ракетно-артиллерийской боевой части лейтенант Шатравко Виктор Иванович. Видимость под водой была не важной из-за пасмурного дня на поверхности. Острым ножом он довольно быстро срезал ту часть капронового троса, которая не расплавилась между винтом и ступицей винта. При этом он конечно и замёрз и устал. Третьим в район винторулевой группы пошёл я, но уже не с ножом, а с ножовкой по металлу. Сплавившуюся часть пришлось пилить ей. Хорошо, что я сообразил начать распиловку по горизонтали с одновременным забиванием зубила в пропил капрона для облегчения движения ножовочного полотна. Свою сторону я распилил. Кирьянов нашёл предлог больше под воду не ходить и Шатравко после инструктажа от меня погрузился во второй раз. Ему удалось пропилить половину второй стороны расплава, но сломалось ножовочное полотно. Подали вторую ножовку, а он уже замёрз и попросился наверх. Пошёл на второе погружение я, с намерением любой ценой завершить очистку винта. С учётом уже приобретённого опыта первого погружения мне это удалось довольно быстро. Половинки расплава предварительно были застроплены, чтобы не упали на дно. И долго ещё две половинки капронового расплава использовались в кают командира как

дополнительные «баночки». Уже побывав командиром трёх кораблей, проекта 1124 я понял причину ошибки УЧИТЕЛЯ. Дело в особенности МПК проекта 204, на которых он вырос до командира. Винты на этих кораблях находились в специальных туннелях, в которые газотурбинные компрессоры подавали воздух при необходимости увеличения хода до максимального. Так вот, чтобы при таком расположении винтов на них попал швартовный конец, необходимо было прицельно подвести его к водозаборнику главного двигателя. Во всех остальных случаях намотка на винт была практически не возможной. И вот у командира, уже прилично освоившего управление кораблём нового проекта, при отходе от причала на рейде Шкота, сработала старая привычка не дожидаться доклада о чистоте за кормой и бортами давать ход. Впоследствии старые привычки и со мной сыграли злую шутку.

Офицерский состав корабля руководил утренней физзарядкой экипажа по графику. В этот день была не моя очередь, и я продолжал спать. Одновременно с физзарядкой спускалась шлюпка для тренировки шлюпочной команды. Обычно на шлюпке старшим ходил лично командир — и полезно и бегать не надо. В один из дней, при подготовке шлюпки к подъёму после окончания тренировки, командир собственноручно уронил перо руля, которое благополучно утонуло (вообще то оно должно быть на страховочном кончике, предотвращающем подобные случайности), так как было не деревянным, а стеклопластиковым. Проходя мимо моей каюты, командир сообщил об утоплении руля и попросил его поднять. Набитый воздухом акваланг постоянно стоял у меня в платяном шкафу, там же ласты и маска (иногда там стоял ещё и автомат Калашникова, но это между нами). Ещё не совсем проснувшись, я взял всё это снаряжение и подошёл к шлюпке. Не надевая снаряжения, шагнул за борт. Уже полностью проснувшись на глубине метра три, включился в акваланг, надел и продул маску, надел ласты и продолжил погружение. Видимость была плохая, так как утро было пасмурным, глубина примерно восемь метров. К моему удивлению перо руля при падении на дно никуда далеко не спланировало, а лежало практически в районе шлюпбалок. На фоне серовато-зеленоватого дна руль выделялся ярко голубым пятном, хотя был окрашен в шаровой цвет — так меняется цветовосприятие под водой. Руль был поднят, я поднялся на палубу по шлюпочному трапу и, не снимая ласт, направился в душевую. Сполоснулся сам и промыл легководолазное снаряжение. А дальше пошёл спать, так как в запасе было ещё почти двадцать пять минут.

Водолазная практика продолжилась, но уже на МПК-81. В

один из летних понедельников, при нахождении корабля в основной базе, старшинская группа политзанятий расположилась на спардеке на площадке РБУ-6000. В перерыве ребятки заигрались и у одного из них упали за борт наручные часы. Прибежали ко мне, с просьбой достать подарок любимой мамы со дна морского. Глубина места стоянки кораблей была около 8 метров. День солнечный, значит видимость под водой нормальная. Я попросил бросить в место падения часов с правого борта лёгость (грузик) бросательного конца, для ориентации при поиске часов под водой. Взял личный акваланг (к тому времени у меня уже была и такая роскошь) и спустился под воду с плавпирса, тихо и спокойно, без внешних эффектов. Не делая резких движений, чтобы не поднять мути, приблизился ко дну и пошёл вдоль хорошо различимой тени правого борта корабля. Часы нашёл быстро — они лежали стеклом вниз и расстёгнутым ремешком вверх в метре от лёгости бросательного конца на освещённой части дна. Но самое удивительное, что на глубине 8 метров вода внутрь не попала и они шли(!). Часы были возвращены изумлённому владельцу. Такие эпизоды существенно укрепляют авторитет любого офицера, не говоря уже о помощнике командира корабля, которым я и был в то время.

Не знаю, как назвать, но о «шедеврах» рассказать надо

В воспитательных целях (а может быть и для распространения негативного опыта) на кораблях ВМФ как, наверное, и во всех вооружённых силах после вечерней поверки дежурными по частям и кораблям зачитываются приказы вышестоящего командования о происшествиях и преступлениях в армии и на флоте с записью о прочитанном в документации дежурно-вахтенной службы. Так однажды МПК-81 (я в то время был помощником командира на этом корабле) стоял у одиночного пирса острова Русский со стороны пролива Босфор Восточный для юстировки зенитно-ракетного комплекса «Оса-МА». Юстировка шла с трудностями, и корабль остался у этого пирса на ночь и на последующие трое суток. Вот в первый вечер и состоялась читка приказа Командующего ТОФ о происшествии, участниками которого стали два мичмана из МТИП. МТИП это минно-торпедная испытательная партия — подразделение минно-торпедного управления ТОФ, занимающееся вероятностно-выборочной проверкой надёжности боеприпасов, находящихся на хранении во флотских арсеналах и на складах. Находилось это подразделение как раз на острове Русский и на своём полигоне выполняло эту крайне нужную работу. Суть дела. Два мичмана этой самой партии снимали комнату в частном доме одной бабуси, которая проживала на том же острове и выращивала бычков на мясо для Владивостокских ресторанов. Остров Русский — крепостная зона — местность экологически чистая и рестораторы охотно брали у бабушки телятинку по взаимоприемлемым ценам. Но так как бабушка волей или неволей проникалась к своим бычкам лучшими чувствами, то резать их сама она не могла и из любви и в силу физической немощи. Поэтому одновременно с бычками бабушка приваживала и их будущих мясников. По воле случая таковыми обычно бывали как раз мичмана из МТИП. Располагались они недалеко и передавали друг другу бабушкину комнату почти по наследству по мере обеспечения жильём от войсковой части очередных бабушкиных постояльцев. И вроде технологический процесс откармливания и забоя бычков был налажен, но вмешался технический прогресс. Из двух очередных постояльцев один мичман был с опытом службы, а второй недавний выпускник школы старшин-техников ВМФ. Разумеется, старший взял покровительство над младшим, и во всём его поучал практике

службы. И вот когда бабушка по-хозяйски поставила постояльцам бутылку водки в качестве аванса за превращение очередного любимого бычка в полуфабрикат для ресторанных мясных блюд, в целях снятия будущего стресса от этой процедуры, и предложила выполнить эту неприятную, но необходимую в технологической цепи работу, произошло следующее. Мичман, который постарше, сказал тому, который помладше, что им как минёрам никчему пачкать руки в крови. Они выполнят бабушкину просьбу технически (с применением ранее похищенной взрывчатки и детонаторов). «Значит так — сказал старший младшему — возьмешь заряд меньшего номера, привяжешь бычку промеж рог, запалишь, огнепроводный шнур минуты на три, бычку хорошо трахнет по балде и дело в шляпе, а рога на орбите». Тут надо рассказать немного о нумерации подрывных патронов и весомости офицерских званий в военно-морском флоте. Подрывной патрон № 1 действительно не большой — всего двести грамм тротила, а вот капитан первого ранга старше по званию, чем капитан третьего ранга. Провернув эту информацию в голове, младший из мичманов решил взять подрывной патрон № 3 (меньший по его логике номер, как он сам в последствии объяснял, речь ведь шла не о весе заряда), который тянул на два с половиной килограмма тротила. Конструктивно в ПП-3 два отверстия под детонаторы, для надёжности срабатывания заряда. Поэтому инициативный исполнитель и вставил две запальные трубки ЗТП-600 (время горения 600 секунд, то есть 10 минут) и поджёг их, не укорачивая (для «безопасности») Не торопясь, пришёл в комнату, где его ждал «руководитель мясоподрывных работ», и они вместе начали пить водку за упокой души невинно убиенного бычка. В это время бычок, находившийся в загончике, заволновался от обилия дыма из двух ЗТП-600 и от наличия постороннего предмета у него между рогов. Так как роднее бабульки у него существа не было, то он в раскачку ухитрился открыть калитку загончика и пошёл в направлении бабулькиного дома жаловаться на произвол её постояльцев. Где-то посредине между сараем и домом и произошел воздушный (на высоту роста бычка) взрыв двух с половиной килограммов тротила. В результате взрыва, воздушной взрывной волной, были разрушены сарай и загончик, выбиты оконные стёкла и повреждена крыша бабулькиного дома, бабушку слегка контузило, старший мичман поперхнулся второй стопкой водки (не смертельно), младшему осколками стекла оцарапало лицо. От несостоявшихся бифштексов и котлет остались только передние копыта, извлечённые из земли с глубины полтора метра, и бесформенный окровавленный кожаный мешок с бывшей требухой, а один из

рогов потерпевшего разбил стекло окна в доме соседей на расстоянии около ста метров (судьба второго рога неизвестна, и на орбите новый объект не появился). В итоге Тихоокеанский флот был обязан приобрести для бабушки очередного бычка, обеспечить санаторно-курортное лечение бабушки, восстановить сарайчик, загончик, рекультивировать воронку от взрыва и произвести ремонт дома. Оба мичмана были уволены со службы в ВМФ с удержанием стоимости похищенных боеприпасов и подорванного бычка в пятикратном размере. После оглашения этого шедевра всех происшествий экипаж задумался, а кто-то во второй шеренге левого борта робко хихикнул. На следующей вечерней поверке после зачтения смеялись вторые шеренги левого и правого бортов. А на ещё одной вечерней поверке (приказы зачитываются не меньше трёх раз для всеохватности) — хохотал весь личный состав, присутствовавший на вечерней поверке. А когда, на следующий день, перешли к чтению другого комплекта приказов о происшествиях, робкий голос из второй шеренги левого борта сказал: «Может лучше ещё раз про бычка?». Но три чтения уже состоялись, и флотская служба стремительно неслась дальше.

Неслась и донеслась до очередного шедевра флотских происшествий. Это было в том же году. Цех приготовления практических торпед Эгершельдовского арсенала располагался в помещениях бывших конюшен. В служебных интересах обширное помещение было разделено тонкими фанерными перегородками. В арсенале уже третий год шёл (и не без успеха) эксперимент по борьбе с неуставными взаимоотношениями между военнослужащими. Так как в основе неуставных взаимоотношений в числе прочих причин были и разные сроки призыва на военную службу, то Политуправление ТОФ решило укомплектовать один цех матросами одного срока призыва. Действительно цех приготовления практических торпед отличался по этим показателям в лучшую сторону — весь призыв занимался исполнением своих служебных обязанностей, не пытаясь взвалить всё на соседа. Но вместе со сроками службы рос и служебный опыт (как положительный, так и отрицательный). Так, например уровень использования подручных средств на большой приборке к концу третьего года службы достиг невиданных технологических высот. А именно: старенькие чугунные эмалированные унитазы начисто отмывались с применением концентрированной перекиси водорода, использовавшейся в качестве окислителя в парогазовых двигателях торпед. И вот совпадение всех этих факторов однажды привело к любопытному эффекту.

Несмотря на субботу один из торпедных расчётов занимался приготовлением практической торпеды, так как сроки её выдачи на стреляющий корабль попадали на понедельник. Одновременно в помещениях цеха шла большая приборка, в том числе и в гальюне, отделённом от места приготовления торпеды фанерной перегородкой. Приборщик гальюна дошёл до стадии мытья унитазов. В одном из них скопилось фекальных масс более обычного, но никакого значения этому не придали: дескать, перекись всё смоет. Действительно после первого щедрого полива перекись водорода пошипела серьёзнее обычного, объём массы немного уменьшился, но до конца масса смыта не была. Приборщик, без тени сомнений, плещет ещё перекиси и ждёт желаемого эффекта с окурком во рту. Эффект был, но другого свойства. Взорвалась газовоздушная смесь, образовавшаяся от реакции перекиси водорода с фекальными массами и находящимися в горле унитаза остатками деревянной приборочной щётки. Осколками чугунного унитаза типа «Генуя» была пробита фанерная перегородка между гальюном и помещением цеха. Эти же осколки легко ранили трёх матросов из состава торпедного расчёта и поцарапали корпус практической торпеды. Сам виновник получил лёгкие ожоги и ушиб гениталий (матросская роба спасла от позора). Так как он сам в момент взрыва стоял на унитазе, то осколочных ранений не получил (унитаз вылетел из-под ног в разные стороны). Этот «шедевр» то же три раза зачитывался на всех кораблях и в частях флота троекратно, наверное, для распространения «передовых» технологических приёмов ведения большой приборки и методов борьбы с неуставными взаимоотношениями.

Единство корабля и экипажа или плавучий батальон

Устав Внутренней Службы ВС РФ приравнивает корабль третьего ранга ВМФ РФ к батальону. Казалось с чего бы это? При численности экипажей от 60 до 110 человек, что от силы соответствует ротам разной комплектации в мотострелковых частях, вдруг батальон. Не берусь ответить за все корабли третьего ранга, но на примере кораблей противолодочных постараюсь внести ясность в этот вопрос. В каждый корабль, при его проектировании, закладываются определённые тактико-технические данные (ТТД). В ходе строительства корабля и его испытаний стремятся получить эти ТТД на практике. Так вот связующим звеном между кораблём и его ТТД является экипаж. Всё, что невозможно автоматизировать при уровне техники, достигнутом на момент постройки конкретного корабля, расписывается по эксплуатационным инструкциям и книжкам «Боевой номер» каждого члена экипажа от командира корабля до матроса. В дальнейшем в ходе занятий по специальности, тренировок и учений эти обязанности осваиваются на практике, для рядового состава до автоматизма. Обязательна взаимозаменяемость специалистов, так как боевые потери могут быть компенсированы только по прибытии в базу. Именно коллективная деятельность экипажа одушевляет корабль. Оглядываясь назад во времени, я теперь понимаю, что мне повезло: неоднократно наблюдать, как рождаются (или возрождаются) корабли. Не будем начинать от момента зарождения идеи создания именно этого проекта корабля. Начнём с окончания воплощения проекта в металле на судостроительном заводе, то есть со спуска корпуса на воду. При длине чуть более 70 метров и ширине почти 11, без мачты и обтекателя гидроакустической станции МГ-322Т корпус вполне умещался в монтажном эллинге завода и был ближайшим к выкатным воротам. Расположен он был на специальных клетях, покоящихся на множестве железнодорожных катков. Правда, кроме нашего корпуса там, в разной стадии готовности находилось ещё несколько. Полностью процесс выкатки корпуса корабля из эллинга и спуска его на воду заводского затона с помощью слипа мне удалось наблюдать, когда я был лейтенантом, командиром БЧ-3 (минно-торпедной боевой части) МПК-41 осенью 1972 года. В остальных случаях корабли уже стояли у достроечного причала в ожидании экипажей. Экипаж

построили в эллинге рядом с корпусом, одна из заслуженных работниц судостроительного завода (крёстная мать корабля) разбила бутылку шампанского о борт и будущая гроза подводных лодок тихим ходом, пока ещё по рельсам, кормой вперёд двинулся через маневровое поле к слипу. Маневровое поле — это такая система уложенных на большой площади взаимно перпендикулярных рельсов, на разных уровнях, позволяющая перемещать корпуса строящихся кораблей как вдоль, так и поперёк поля. Спустили его на воду не с первой попытки, так как обнаружились незначительные технологические течи, которые требовалось ликвидировать. Спуск на воду занял весь световой день. Ещё недели три экипаж жил на берегу в красном уголке завода. А по готовности жилых помещений и комплекса жизнеобеспечения (кубрики и каюты, камбуз, столовая, кают-компания, гальюны), заселились на корабль. И сразу установили вахты, дежурства, обходы и весь служебный уклад жизни. В то время когда судостроители вели техническую подготовку корабля к переходу на достроечную базу во Владивосток, экипаж занимался получением всего необходимого стандартного военно-морского снабжения, без которого в море не выходит ни одно судно, ни один корабль. И самое главное — командиры боевых частей со своими специалистами проверяли и принимали ЗИПы для оружия, вооружения и механизмов от отдела комплектации завода. Заказали продовольствия на почти двойной экипаж, так как часть заводской сдаточной команды шла на переход вместе с кораблём. Тем временем системы и механизмы корабля начали оживать по одному и группами в ходе заводских швартовных испытаний. Специалисты завода, при участии специалистов экипажа, предъявляли технику в действии офицерам военной приёмки. Частично именно для этого кораблю надо было находиться на воде в затоне у достроечного плавучего причала, чтобы системы охлаждения машин и механизмов могли охлаждаться забортной водой. Когда наблюдаешь эту картину изо дня в день, кажется, что корабль оживает или просыпается. Ощущая ногами лёгкую вибрацию палубы и слыша звуки работающих механизмов, запахи выхлопов дизелей основных и вспомогательных запоминаешь их навсегда и больше уже ни с чем не спутаешь, находясь на кораблях данного проекта. В отличие от авиационного и автомобилестроения в кораблестроении неприменимо шаблонирование (в лучшем смысле этого слова). То есть каждый корабль — объект штучного изготовления, и независимо от единого проекта, исправления и дополнения принятые совместно МСП (Министерством Судостроительной Промышленности) и ВМФ на каждом очередном корабле строго

свои. С этого периода постройки и вплоть до завершения государственных ходовых испытаний каждый член экипажа становился глазами и ушами военной приёмки. Все замечания по строительству корабля, выявленные матросами, старшинами, мичманами и офицерами корабля записывались в специальную книгу замечаний экипажа и были обязательны к рассмотрению строителем корабля (ответственным сдатчиком) и офицерами военной приёмки. Принятая организация контроля качества строительства корабля многократно увеличивала возможности военной приёмки. В это же время члены экипажа «притирались» друг к другу, так как до этого они служили хоть и на таких же кораблях и на похожих должностях, но в других коллективах и под командованием других офицеров. Перед началом перехода на достройку руководство завода принимает кардинальное решение: или корабль идёт вниз по Амуру своим водоизмещением или в транспортном корабле-доке. Всё зависит от прогноза гидрологов по уровню воды в реке Амур на время перехода экспедиции вниз по течению. Если корабль идёт самостоятельно, то без обтекателя ГАС МГ-322Т «Аргунь», который увеличивает максимальную габаритную осадку на два метра. На место крепления обтекателя ставят стальную заглушку. Без обтекателя максимальную габаритную осадку обуславливает средний винт. Его на время перехода по реке стопорят в положении минимальной осадки (одна лопасть строго вверх, две нижние по сторонам) или даже снимают. Обтекатель монтируют после окончания перехода в одном из доков в районе Владивостока. Так и было при переходе МПК-41. Запас топлива принимается минимальный, только для перехода до заправочного пункта в низовьях Амура, перед выходом в море. Мачта с антеннами радиолокационных станций и с ходовыми огнями остаётся в лежачем положении до прохода под мостами, просвет которых не позволяет пройти под ними с установленной мачтой. И вот, наконец, всё снабжение загружено, акты о готовности корабля к переходу на достройку подписаны, оба экипажа на борту, запасы обеспечивают поэтапный переход и «заказ», как называют корабль на заводе, начинает движение вниз по реке на буксире или своим ходом и под проводкой амурских лоцманов. За время работы с лоцманами у меня сложилось впечатление, что это люди с абсолютной памятью и фанатически преданные своему делу. С некоторыми я встречался не раз в ходе проводок караванов, и они могли продолжить наши беседы, прерванные расставанием в прошлые годы, так как будто мы расстались вчера. Не говоря уже о фамилиях, именах, отчествах моих и моих офицеров, тактических номерах кораблей и особенностях прошлых проводок. При переходе по реке, наверное,

первый и последний раз, в вахтенном журнале корабля расстояние, пройденное за вахту, записывается в километрах, а не в милях. Таковы правила плавания по внутренним водным путям на реках, озёрах и в каналах. На бакенах судоходного фарватера написано расстояние в километрах до устья реки, поэтому определения места в морском понимании этой процедуры не требуется. Вахтенному офицеру достаточно рассмотреть в бинокль или через оптический пеленгатор надпись на бакене. Некоторая неразбериха творится первые день-два, пока оба экипажа окончательно разберутся, кто, где живёт, отдыхает, в какую смену питается и как несёт вахту, хотя это расписывается заранее, но всего не учтешь. Примерно неделя уходит на прохождение по Амуру, с учётом того, что на ночь буксир и корабль становятся на якорь до рассвета для обеспечения навигационной безопасности объекта. С 80 по 89 километр реки Амур происходит смена речных лоцманов на морских. Именно они завершают проводку по реке и одним из фарватеров амурского лимана выводят караван в пролив Невельского. В проливе лоцман переходит на буксир или сопровождающий БГК для возвращения в Николаевск -на-Амуре, а корабль самостоятельно следует в Советскую Гавань для пополнения запасов и проверки комиссией от Совгаванской военно-морской базы на готовность к дальнейшему переходу во Владивосток. Заход в Советскую Гавань, проверка, пополнение запасов и дальнейший переход занимают от двух до трёх суток. Именно на этом переходе сдаточная команда производит проверку главных двигателей (двух дизелей и одной газовой турбины, всего 38000 л/с) на развитие максимального хода. В частности МПК-41 без обтекателя ГАС смог дать ход 44 узла! В дальнейшем уже с обтекателем он развивал чуть больше 36 узлов. Корабль на скорости 44 узла — зрелище феерическое, когда бурун за кормой выше кормового флагштока. По прибытии во Владивосток корабль первым делом ставят на один из стендов СБР для приведения в порядок его магнитного поля. Размагничивание может занимать от недели до десяти дней. Всё это я рассказал для иллюстрации основ возникновения единства корабля и экипажа. Заслуги сдаточной команды не умаляются ни в коем случае: именно заводские специалисты обслуживают основные механизмы и обучают этому военный экипаж, но самую рутинную работу по обеспечению перехода корабля на достройку всё равно выполняет военный экипаж. Это и несение ходовых вахт, и обеспечение бытовых условий двух экипажей (приборки, санитария, приготовление пищи и т. д.). Специалисты завода знают, что после приёмки корабля в состав ВМФ они вернутся на

завод строить очередной корабль, а члены военного экипажа знают, что им на этом корабле ещё служить от шести месяцев до трёх лет — рядовому составу. Офицерам и мичманам, как прикажет вышестоящее командование и отдел кадров. Не могу с уверенностью сказать, ощущали ли все члены экипажа себя собственниками корабля, но в разговорах и письмах всегда присутствовала фраза «мой корабль» или «наш корабль». Так обычно говорят о доме «мой дом» или «наш дом». Единение корабля и экипажа как раз наглядная иллюстрация перехода количества в качество. Что собой представляет старшина 1 статьи срочной службы? Молодой человек как все, только в морской форме. А когда он является командиром отделения радиометристов радиолокационной станции с радиусом обнаружения воздушных целей 140 километров и является её главным оператором? У него под контролем 61575 квадратных километров воздушного пространства вокруг корабля по площади и 923625 кубических километров по объёму! Из них в 2290 кубических километрах другой такой же старшина 1 статьи способен обстрелять зенитными ракетами и уничтожить любую воздушную цель. И так каждый член экипажа, знающий свою специальность, исполняя свои обязанности на боевом посту, переходит в другое качество. Кто-то распоряжается десятками тысяч лошадиных сил мощности своих механизмов, кто-то тысячами киловатт электроэнергии, кто-то сотнями килограмм взрывчатки. Теперь представьте себе, в каком качестве выступают офицеры и мичмана, а тем более командир корабля? До сигнала «Боевая тревога» мы все команда, а после сигнала — боевой экипаж: сплав личного состава и современной техники, сплочённый единством целей и задач, работающий как единый организм и в атаке и в обороне. Возможно, поэтому создатели Устава Внутренней Службы, не зная, куда девать эту мощь, приравняли корабли третьего ранга к батальону.

Как мой отец принимал швартовные концы в порту Корсаков

Я уже упоминал о перебазировании корабля на Камчатку своим ходом. В общем, переход проходил нормально, и погода нам благоприятствовала. Кроме экипажа на борту были офицеры комиссии, принявшей нас в состав КВФ. На подходе к проливу Лаперуза, уже в сумерках, сигнальщики своевременно обнаружили дрейфующую японскую рыболовную сеть. Удалось от неё отвернуть и идти вдоль сети довольно долго. Длина сети оказалась почти две мили. В порт Корсаков мы должны были заходить на утро следующего дня. Утром оперативная служба поставила нас для приличия на якорь на рейде порта Корсаков. Начальник штаба бригады детально проинструктировал меня по швартовке к Северному пирсу к топливозаправочному причалу. После инструктажа снялись с якоря, и пошли на швартовку. Момент по-своему исторический, потому что в июле 1966 года именно из порта Корсаков на борту теплохода «Крильон» я убыл во Владивосток для поступления в ТОВВМУ им. С.О. Макарова, а в июле 1977 года уже в качестве командира корабля входил в этот же порт на борту МПК-143! Осторожно проследовал к нужному причалу и развернулся для швартовки кормой к точке пополнения запасов топлива. Уже на заднем ходу, после отдачи якоря, я увидел на причале очень знакомую фигуру в пальто и шляпе. Фигура энергично командовала парой береговых матросов-швартовщиков. В оптический пеленгатор я разглядел, что это мой отец — Солдатенков Евгений Иванович собственной персоной. Оказывается, он пообещал матросам по бутылке водки за своевременные и энергичные действия по обеспечению моей швартовки. Они честно работали — он честно отдал водку. Подали швартовные концы, обтянули якорьцепь, подали трап, и я вышел на ют встретить папу. Отец был не один. С ним был полковник Баграмян — начальник топливной службы армии с сыном школьником. Через него и уточнили время и место швартовки моего корабля (о времени начала перехода я смог сообщить отцу). Оказывается, моя мама была учительницей сына Баграмяна. Полковник мог бы обеспечить длительную задержку корабля в порту Корсаков под предлогом контроля качества корабельных ГСМ, но я отказался. Мама по состоянию здоровья, к сожалению, приехать в тот раз не смогла, и мне нельзя было далеко от корабля отъезжать. С разрешения председателя приёмной комиссии, после экскурсии гостей по кораблю (к

восторгу мальчишки-школьника), переехали в ресторан «Корсаков», где папа дал сам себе торжественный обед по случаю прибытия сына — командира корабля в порт Корсаков. Я от алкоголя воздержался под гул всеобщего одобрения, но бутылку коньяка взял с собой. У меня была УКВ радиостанция Р855УМ вариант С (Комар-М) и, примерно через час от начала обеда, голос дежурного радиотелеграфиста условной фразой доложил об окончании приёмки топлива. Это означало необходимость прибытия на корабль для продолжения перехода. УАЗик начальника топливной службы армии за пять минут домчал меня до трапа корабля. Произвели проверку наличия членов экипажа и офицеров Камчатской комиссии, приготовили корабль к бою и походу, и запросили у ОД ТОФ добро на дальнейший переход. Разрешение было получено, и мы проследовали на Камчатку. Весь переход через Охотское море от мыса Анива до Четвёртого Курильского пролива стояла отличная погода. Штиль на море был настолько абсолютным, что «усы», от поднятых штевнями корабля волн, были видны на экране собственного радиолокатора на очень большое расстояние.

Феномен «Лёгкости»

После перебазирования корабля на Камчатку в состав 114 бк овр КВФ я столкнулся с явлением для меня непонятным. Всё это началось в июле 1977 года. Сущность явления в том, что командование дивизиона, бригады и флотилии отнеслось предвзято и с недоверием к тому уровню подготовки, с которым экипаж прибыл на Камчатку. Сразу после встречи у нас сложилось впечатление, что прибытие нового корабля камчадалам не в радость. Корабль выполнил программу государственных испытаний, отработал и сдал первые три задачи боевой подготовки до уровня К-3, «Применение оружия одиночным кораблём» и был передислоцирован в состав КВФ. Самостоятельно совершил переход к новому месту базирования (обычно это производиться буксировкой корабля). В целях сохранения моторесурса главных бортовых дизелей переход был осуществлён с использованием только газовой турбины. Подвергнуть сомнениям всю предыдущую боевую подготовку корабля — значит одновременно поставить под сомнение квалификацию всех офицеров тех штабов, которые руководили этой подготовкой и корабельных офицеров тоже. То есть поставить себя выше своих коллег и предшественников. Камчатские военморы проделали это без оглядки на последствия. Вполне боеготовый и совершенно исправный корабль, вместо продолжения курса боевой подготовки в составе дивизиона и бригады, командным волюнтаризмом Командующего КВФ был отброшен к началу курса БП — задаче К-1 «Организация надводного корабля». А это не много не мало — четыре месяца жизни и службы экипажа, топлива и моторесурса потраченных неизвестно куда. Незадолго до прибытия МПК-143 к новому месту базирования КВФ сформировала и отправила на корабль-новостройку в Ленинград экипаж сторожевого корабля второго ранга проекта 1135. Качество комплектования было настолько отвратительным, что экипаж пришлось уже по прибытии его в судостроительный завод расформировать и сформировать новый, но от Черноморского флота. По этому факту Главный штаб ВМФ издал разгромную директиву, в которой были значительно ужесточены требования к комплектованию новых экипажей кораблей и наказаны виновники такой комплектации. Вот именно по этой директиве нас и проверяли. Возможно в порядке активной обороны было решено на примере экипажа МПК-143 доказать старшему штабу, что и у него «рыльце в пуху» по части комплектования новых экипажей. Возможно, это была часть

сложных взаимоотношений между штабами ТОФ и КВФ, в ходе которых МПК-143 стал разменной монетой. Комплектовали по старой директиве в Приморье, а проверяли по новой директиве на Камчатке. Понятно, что для этих целей годился только корабль, прибывший из другого места базирования. В этот «междусобойчик» и попал совершенно невиновный экипаж. Можно было достичь тех же результатов без шума и многостраничных докладов о якобы не готовом корабле в вышестоящий штаб. И проделать всё необходимое для изменений «по-своему» в ходе очередного года боевой подготовки. Кроме того, объективно, штаб КВФ не успевал завершить курс боевой подготовки прибывшего корабля до конца года. И надо было найти причину, якобы помешавшую командованию КВФ завершить ввод корабля в первую линию в состав кораблей постоянной боевой готовности. Поэтому шум и доклады в Штаб ТОФ были крайне необходимы командованию КВФ. Конечно всё это было обставлено как контрольная проверка задачи К-1, результаты которой уже были определены заранее. Проверяющих штабных офицеров раздражало всё. И новизна техники и непринужденность, с которой экипаж демонстрировал владение этой техникой, быстрота и правильность действий на тренировках и учениях. Появился даже специальный термин с авторством от командира бригады капитана второго ранга Л. И. Головко: «Подозрительная «Лёгкость»». Если всё происходит внешне легко, значит что-то не так! Всё было так, потому что изначально матросы были правильно обучены всему демонстрируемому. Планы учений и тренировок, которые в главной базе считались образцовыми, потребовали переделать по КВФовски, ну и конечно в соответствии с изменёнными планами выработать у личного состава новые служебные навыки (зачастую показушные). Документация переделывалась полностью только из-за несоответствия воинских званий и фамилий в утверждениях и подписях, как будто никаких других формирований военно-морского флота, кроме КВФ на Тихоокеанском флоте не было. Замечания в ходе контрольных проверок иногда носили вымышленный и непонятный характер, вплоть до того, что приходилось вызывать на корабль, через начальника штаба КВФ, офицеров штаба, их сделавших, для дачи разъяснений, что же они имели ввиду? Раздражение проверяющих происходило ещё и оттого, что они и сами понимали, что их используют в великоштабном междусобойчике. Укажешь в замечаниях правду (т.е. что их нет) — неугоден начальству. Надумаешь замечаний — себе противно. Раздражало и то, что, отрывая от текущих дел, их таскали на проверку устранения «замечаний» ещё три раза и

длился этот спектакль восемь недель! Большинство проверяющих в разговорах с корабельными офицерами уже соглашались, что лучше не сделает никто, но на подведениях итогов этого не звучало. И самое плохое — на всех совещаниях корабль фигурировал как образец отсутствия организации и запущенной боевой подготовки. Всё это обрастало военно-морскими слухами, вымыслами и просто сплетнями. Как следствие: МПК-143 потенциальный базис для неуставных взаимоотношений и технических неисправностей. Для изображения служебной активности командование дивизиона начало перетасовку матросов и старшин. Подготовленные специалисты с корабля снимались и посылались на старые проекты или на береговую базу, а вместо них присылались матросы и старшины с кораблей 204 проекта. Вот тут уж точно нужен был глаз да глаз для избежания вывода новой техники из строя. Правда, помощника командира то же сменили, но это во благо. Задачу К-1 в конце концов приняли с оценкой «хорошо». Один балл был снят за сдачу задачи не с первого раза. Каких нервов стоило доказательство очевидного (корабль и без ваших проверок подготовлен хорошо) никого не интересовало. Корабельного штурмана, на всякий случай, после приёма задачи К-1 забрали и назначили с повышением — дивизионным штурманом дивизиона тральщиков. Правда, взамен, дали отличного штурмана, но чуть моложе и не противолодочника. Заместителя по политической части то же забрали и назначили с повышением замполитом командира береговой базы (это с отстающего якобы корабля?). Излишне поднятый вокруг корабля ажиотаж начали потихоньку гасить, потому что поняли: перестарались — все комиссии ехали к нам, как на отстающий корабль, но находили организацию службы отличной. После первого года службы на Камчатке с меня поснимали все ранее наложенные взыскания и присвоили, наконец, очередное воинское звание капитан-лейтенант. Таким образом, офицер, которому доверили командовать уже вторым противолодочным кораблём третьего ранга с ракетным оружием на борту, проекта 1124, из них второй корабль принять от промышленности с нуля, по причинам группового начальственного безразличия был в воинском звании старший лейтенант почти семь лет(!).

Продолжение штурманской практики на любимом проекте или лоцманские зачатки

Задолго до назначения командиром корабля я взял за правило производить промеры глубин ручным лотом в местах швартовок корабля. Так как я был командиром ютовой швартовной группы и сходил на берег в местах швартовки в числе первых, то это не составляло особого труда. В качестве ориентиров для промеров использовались оконечности пирсов и причалов, швартовные приспособления на них и любые другие надёжные ориентиры. Таким образом, накопился пухлый блокнот с планами и промерами глубин в местах приёмки продовольствия, топлива, воды, ракетно-артиллерийского, минно-торпедного боеприпасов в разных местах базирования, стендов СБР и КИМС и просто предельно допустимых глубин в других местах, на всякий случай. Оказалось, что эту идею, лежащую на поверхности, на практике использовали редкие профессионалы. А собранная информация позволяла уверенно ощущать себя даже при редких заходах в различные места базирования ТОФ.

Досуг лейтенантов бригады ОВР

Противолодочные корабли бригады ОВР практически всегда находились в 45 минутной готовности к выходу в море, поэтому удаляться от корабля на расстояние не преодолимое за 40 минут не рекомендовалось. При таких ограничениях по времени наилучшим местом отдыха на берегу был каменистый пляж севернее причалов базирования кораблей в бухте Парис, напротив острова Плоский камень. Как правило, с разрешения командира, бралась шлюпка ЯЛП-4 с подвесным мотором ЛММ-6А, в неё 1-2 акваланга. И, чего греха таить, — 1-2 7.62 мм автомата Калашникова с достаточным количеством патронов. Этого снаряжения хватало для обеспечения активно-реактивного досуга 2-4 лейтенантов. Отлавливалось необходимое и достаточное количество морского гребешка, которого на дне бухты Парис в то время на всех хватало, и иной съедобной морской живности. Остров Русский был крепостной зоной и для жителей г. Владивостока доступ на остров был сильно ограничен, это и позволяло не доводить запасы морских деликатесов до уничтожения. Выловленный гребешок, по желанию присутствующих, либо съедался сырым, либо готовился на берегу, на костре одним из походных способов. Для вызова нас на корабль достаточно было условного сигнала тифоном, и минут через пятнадцать шлюпка была под шлюпбалками и поднималась на борт корабля. Разумеется, ни о каком алкоголе и речи идти не могло, если корабль находился в боевом дежурстве. В иных случаях мы не стеснялись запивать морскую вкуснятину чем бог послал из Военторга, но тогда не брали с собой оружия.

Допуск к самостоятельному управлению кораблём

В конце 1974 года Командующий Тихоокеанским Флотом потребовал от всех командиров соединений обратить внимание на допуска старших помощников и помощников командиров кораблей к самостоятельному управлению кораблями. Всевозможные допуска сопровождают офицеров в течение всей службы. Это и допуск к самостоятельному управлению боевой частью (группой, батареей) и допуск к самостоятельному несению дежурства по кораблю и ходовой вахты вахтенным офицером и допуск к самостоятельному управлению шлюпкой (катером, баркасом) и допуск к погружениям в легководолазном снаряжении и т. д. Объёмы знаний, которые требовали экзаменаторы, сильно разнились. Как пример: при сдаче зачёта по устройству корабля главный инженер-механик крейсера «Адмирал Сенявин»(командир БЧ-5) капитан второго ранга Пирожков мог задать вопрос: «Доложи-ка, сынок, все помещения с кормы в нос, расположенные на броневой палубе по левому борту?» А после ответа добавлял: «А теперь все помещения, находящиеся под броневой палубой того же борта, но с носа в корму?» Он имел на это полное право, так как сам знал устройство крейсера в совершенстве. Кстати, на крейсере первым десяти лейтенантам, выпускникам 1971 года, сдавшим на самостоятельное несение вахты на якоре, доверили сдавать на допуска к самостоятельному несению ходовой вахты вахтенными офицерами. Сдали трое. Одним из трёх, сдавших на допуск к ходовой вахте был я. А флагманский РТС 47 бригады овр, капитан третьего ранга А. Кузменко (впоследствии Начальник РТУ ВМФ), как-то в конце зачёта спросил у меня: «Где используется диод Ц7К?» Я, как радиолюбитель с тринадцати лет, с полной ответственностью заявил, что такого диода не существует. И был прав, так как это надпись на дне гранёного стеклянного стакана (в то время стакан стоил 7 копеек и это было написано на его дне). ФРТС сделал вывод, что лейтенант к пьянству не склонен, иначе бы ответил по-другому. Но допуск к самостоятельному управлению кораблём — это допуск допусков! Я был помощником командира МПК-81, когда мой командир капитан третьего ранга Шельменков Николай Николаевич представил меня командиру бригады как кандидата для сдачи на допуск. Представление было подписано, и процедура началась. Сначала предстояло сдать зачёты всем флагманским специалистам штаба бригады. Это

двенадцать специалистов, включая политотдел и начальника штаба. У каждого разработан перечень вопросов, на которые у кандидата на допуск должны быть твёрдые и правильные ответы (не по билетам, а на все вопросы). Результат встречи с каждым отражался в зачётном листе, который выдавался кандидату сразу после подписания представления. Времени на это ушло чуть больше месяца (корабль мало стоял в базе). После получения зачётов по всему перечню командир бригады лично принимал практическое управление кораблём при съёмке с якоря и швартовных и при постановке на якорь и швартовку кормой и лагом. После этого уже с представлением от командира бригады кандидат отправлялся в штаб военно-морской базы для сдачи зачетов, но уже флагманским специалистам Штаба ВМБ, численность которых больше чем в штабе бригады. И снова у каждого перечень вопросов и рекомендованной для изучения литературы. Конечно, основными зачётами считались зачёт у флагманского штурмана и начальника технического отделения. Но перед этим лично начальник отделения боевой подготовки проверял выполнение кандидатом нормативов по физической подготовке, соответствующих возрастной группе. Для этого у него прямо в кабинете стояла гимнастическая перекладина (впоследствии то же самое я видел в кабинете начальника отдела БП Сахалинской флотилии). Штаб ВМБ находился в посёлке Тихоокеанский (ныне город Фокин). Жили мы в гарнизонной гостинице, питались в кафе «Одуванчик» (Продуван по-народному). Днём как на службу ходили в Штаб ВМБ, а вечером в кафе по-народному, которое вполне оправдывало своё второе название. Из всех специалистов, конечно, запомнился флагманский штурман ВМБ «Стрелок» капитан второго ранга Абрамов. Он, памятуя, что не все кандидаты на допуск к самостоятельному управлению кораблём штурмана по специальности, вчинил нам не зачёт, а краткий курс кораблевождения и навигации с промежуточной сдачей зачётов. Его коронным вопросом было использование радиопеленгатора, особенно в режиме тональной модуляции. Но так как я был радиолюбителем, для меня этот вопрос трудности не представлял, что приятно удивило штурмана. Контрольную прокладку я выполнил с истинным удовольствием, астрономические задачи решил на норматив «хорошо» и «отлично». Особенным умницей был начальник отделения противолодочной борьбы капитан второго ранга Циганков (светлая ему память — погиб в авиакатастрофе в Пушкино), но с ним у меня был разговор как со старшим коллегой. И вообще он мне посоветовал идти служить в отделение противолодочной

борьбы к нему в подчинённые. В тот раз я отказался. Впоследствии его предсказания относительно моей службы оправдались, но в Корсакове. Тем более, что со штурманом они были большими друзьями и относительно меня были одного мнения. Командировка в Штаб ВМБ длилась чуть больше месяца, но её итогом стал допуск к самостоятельному управлению противолодочным кораблём проекта 1124 приказом командира ВМБ «Стрелок» № 0159 от 28.5.1975 года.

13 заказ

а). В отличие от тактической нумерации ВМФ, в МСП использовалась иная нумерация, заводская — по количеству заказов от ВМФ и на каждом судостроительном заводе своя. Так вот МПК-81 по заводскому номеру и был 13. Лично я в число 13 не верю и даже подсознательно отмечаю, что для меня оно чаще приносит удачу. Но это для меня, а не для корабля. Мне довелось участвовать в приёмке этого корабля от промышленности, на этот раз в качестве помощника командира корабля. Командиром снова был Н.Н. Шельменков как и на МПК-41. Ещё при стоянке в Дальзаводе на достройке командир и зам по политической части были вызваны на совещание в дом офицеров флота, посвящённое Дню Конституции — в 1974 году это было 5 декабря. А совещание проводилось 4 декабря во второй половине дня. Перед уходом командира я попросил его оставить один продовольственный чек с подписью и печатью, заполненный для получения хлеба — тот день совпал с днём завоза свежего хлеба на корабли БСРК. Командир этого не сделал, сказав, что вернётся до прибытия хлебовозки. После совещания, разумеется, был буфет и к нужному времени командир с замом на корабль не вернулись. А машина со свежим хлебом прибыла точно по графику. Памятуя о том, что завтрашний день — «День Конституции» пришлось взорвать дверку командирского сейфа с корабельной печатью. В присутствии комиссии в замочную скважину дверки командирского сейфа был вставлен электродетонатор и подорван от батарейки. Извлекли печать, заверили один продовольственный чек, опечатали остатки командирского сейфа на пластилин. И получили хлеб, выпеченный на хлебокомбинате, на ближайшие два дня. Где-то часа в 23 прибыли с берега не сильно трезвые командир и замполит (буфет дома офицеров в то время располагал к себе отличным ассортиментом напитков и закусок). Командир, обнаружив взорванный сейф, взревел как сивуч. На меня он наорал с большим количеством выпуклых матерных подробностей. Но был успокоен замполитом, который напомнил о завтрашнем государственном празднике и о последствиях кормления личного состава сухарями в такой день. Командир, сделав паузу, послал зама за бутылкой коньяка, мы втроём её распили, и инцидент был исчерпан. Я получил приказание устранить последствия применения электродетонатора за один рабочий день. А последствия были. Дело в том, что в сейфе лежала командирская заначка рублей эдак в семьсот купюрами по двадцать пять рублей. Многие из них

осколками детонатора были иссечены в лапшу. Ну и замок сейфа не был в противовзрывном исполнении. Лапшу из денежных купюр я отдал шифровальщику, для сборки фрагментов и наклеивания их на папиросную бумагу (пусть работает по специальности). Иначе повреждённые дензнаки не приняли бы в сбербанк для обмена. Уже 6 декабря деньги были обменяны, дверка сейфа заменена на новую силами строителя по корпусу. Но с тех пор на двух-трёх продовольственных чеках всегда была проставлена корабельная печать. Не будем считать этот эпизод началом действия цифры 13. Хотя, как раз на МПК-81, был впервые на ТОФ установлен артиллерийский комплекс АК-630 с АРЛС МР-123 «Вымпел-А». О трудностях в его освоении в другом казусе, хотя и эти трудности я бы отнёс к номеру заказа. Я расскажу о неприятностях, происходивших уже после ввода корабля в состав кораблей постоянной готовности.

б). Сразу после сдачи задачи К-3 командир был отправлен в отпуск, его обязанности исполнял я, а на выходы в море старшим ходил Б.Г. Глушак. И вот после возвращения с моря дежурный корабль (а мы были в боевом дежурстве по ПЛО) встал топливному причалу №1 на м. Чуркин. Это было ночью, причал был пуст и, используя эту возможность, ошвартовались лагом (бортом). Начали готовиться к приёмке топлива через заправочный топливоприёмник на шкафуте. Но у Б.Г. Глушака (после того как он сам принял от промышленности МПК-117) выработалась потребность всё испытывать. Он спросил: «Когда последний раз принимали топливо через носовой топливоприёмник»? Я не припомнил, а, скорее всего из-за того, что испытания проходили зимой, возможности швартоваться лагом из-за льдов не представилось то и вовсе через носовой топливоприёмник топливо не принимали, что и подтвердили последующие события. В общем, по приказанию Б.Г. настроились на приёмку топлива через носовой топливоприёмник. Минут через пятнадцать от момента начала подачи топлива от командира ракетно-артиллерийской боевой части старшего лейтенанта В.Мозгового поступил доклад: «Дизельное топливо в ракетном погребе!?». Оказалось, что в помещении ракетного погреба полностью отсутствовало целое вертикальное колено приёмного топливопровода от подволока до палубы. В ходе приёмки корабля это замечено не было (тем же Мозговым), что и привело к попаданию топлива в ракетный погреб вместо топливных цистерн. К сожалению это видимо была ошибка в построечных чертежах, потому что наблюдалась она и на МПК-143 и на МПК-155, возможно и на других, но там уже знали, что наличие колена надо проверять сразу. К счастью поступление

топлива удалось довольно быстро прекратить, до того как его уровень достиг ракет и электрооборудования. Весь инцидент свёлся к отклеиванию резины на палубе в ракетном погребе и вынужденному загрязнению соляркой забортной воды при аварийной откачке топлива через систему малого осушения. На следующий день гарантийная бригада привезла уже готовое по размерам колено топливопровода и установила его на место, резину приклеили, покраску освежили.

в). При возвращении из района боевой подготовки (опять же ночью) Б.Г. решил выжать из корабля номинал, то есть максимально возможный ход, а это ни много, ни мало более 36 узлов. Уже на Шкотовских створах (на входе во Владивосток со стороны залива Петра Великого) из ПЭЖа доложили о поступлении забортной воды в кормовое машинное отделение и её уровень уже достиг пайол. Б.Г. первым делом сбросил ход и лёг в дрейф, а меня послал в кормовое машинное отделение для руководства борьбой за живучесть прямо на месте. Когда я прибыл в КМО, мотористы там уже залезли на главные дизеля и ждали приказаний механика лейтенанта Алексеева, который, как и они ошалело смотрел на прибывающую воду. Я приказал запустить водоотливной электронасос, два эжектора и мотопомпу. После того как поступили доклады о выполнении приказаний, уровень воды даже не дрогнул. Первая мысль была: «Ну и дыра, если через неё поступает столько забортной воды!» На самом деле все водоотливные средства должны были выйти на свои расчётные параметры за некоторое время, а когда это произошло — уровень воды дрогнул и пошёл вниз. Вышел из оцепенения механик и распорядился поднимать пайолы с целью обнаружения пробоины. Итог был неожиданным: пробоин не было, а вот корпус самопроточного фильтра-циклона забортной воды охлаждения главного двигателя правого борта лопнул на половину длины окружности в своей нижней части по сварному шву и шов разошёлся на 10-15 сантиметров. Фильтр-циклон имел форму цилиндра высотой полтора метра и диаметром полтора метра, значит, щель имела размеры 15х236 см., то есть 3534 кв. см. или около 0.35 кв. м. На скорости 36 узлов через такую дыру поступало очень много воды. Перекрыли клинкет забора воды охлаждения, откачали воду и осушили трюм кормового машинного отделения. Пришлось перейти на аварийную систему охлаждения главных двигателей от пожарной магистрали и в таком режиме прибыть в базу. Ущерб был не значительным, а так как корабль был ещё на гарантии, то к вечеру следующего дня гарантийная бригада судостроительного завода, прибывшая из Владивостока на своём катере, устранила все неисправности,

связанные с данным инцендентом и заварила корпус фильтра. Контрольный выход подтвердил качество ремонта.

г). Во время регламентных работ на торпедном аппарате правого борта, при проверке пневматической системы пуска торпед вручную из внутренней трубы (аппараты двухтрубные, есть ещё и внешняя труба), боевая торпеда вышла из торпедного аппарата. По ходу движения она пробила кормовую переборку столовой личного состава и прошла через столовую, пробила переборку в каюту заместителя командира корабля по политической части и прошла через неё. Остановилась в каюте командира БЧ-3 (у хозяина), пройдя её на половину. Замполит в это время был у себя в каюте и сидел за столом, торпеда прошла у него между ног (!), приподняв его вместе со стулом, но не травмировав представителя партии. А вот если бы он лежал на койке, она бы его могла серьёзно ранить (о худшем даже писать не хочу). В столовой, слава богу, никого не было. В общем, личный состав не пострадал. Истины ради надо отметить, что столь глубокое проникновение торпеды в носовую надстройку связано ещё и с тем, что сделана надстройка была из аллюминиемагниевого сплава (АМГ-5В). Когда прибыла высокочтимая комиссия из минно-торпедного управления (МТУ ТОФ), она выяснила следующее. Давление в метательном воздушном баллоне соответствовало требованиям инструкции по проверке, то есть было пониженным. Торпедный аппарат в боевое положение не разворачивался, что тоже по инструкции. Но не были затянуты штормовые стопора и не были открыты все приборные горловины на трубе торпедного аппарата и его задняя крышка. Ну и конечно всё делалось без докладов командиру БЧ-3. Удивительно то, что пока комиссия решала, как вернуть торпеду в трубу, тот же торпедист совершенно спокойно втянул торпеду в аппарат с помощью штатной торпедопогрузочной лебёдки (сам виноват, сам исправил!). Инцендент не имел пожаровзрывного развития в связи с тем, что торпеда находилась в БГ № 2 с извлечёнными взрывателями, а курковой зацеп торпедного аппарата находился в поднятом положении. Конечно ремонт надстройки само собой, но уже не гарантийный. Торпеда практически не повредилась, только царапины на краске.

д). При швартовке кормой ночью к минному причалу о. Путятин МПК-81 под командованием старшего лейтенанта Валерия Дунаева столкнулся с бетонным причалом (именно столкнулся, а не ударился). Румпельное отделение подверглось разрушению (слава Богу, выше ватерлинии). Кораблю потребовался заводской ремонт на два месяца, стоимость которого составила 178.000 рублей в ценах 1976 года, когда

автомобиль «Волга» стоил 9000 рублей. То есть за деньги, потраченные на ремонт, можно было приобрести автопарк почти из двадцати машин.

е). И, наконец, при выходе на выполнение ракетных стрельб корабль потерял среднюю валолинию вместе с винтом, с затоплением трёх смежных отсеков: носового машинного отделения, кормового машинного отделения и лебёдочного отделения. При таком тяжелейшем повреждении (затоплении трёх смежных отсеков) корабль остался на плаву и был отбуксирован в базу. Совместная комиссия военной приёмки, главного технического управления ВМФ и представителей МСП признала вину завода судостроителя, за чей счёт и был восстановлен корабль (хотя лично я склонен считать это последствиями удара кормой о бетонный пирс на острове Путятин). А в число 13 я вовсе не верю.

О рождении терминов, ранее не известных военно-морскому сообществу

Как я раньше уже упоминал, при отсутствии штатного командира даже при наличии допущенного к самостоятельному управлению кораблём помощника, старшим на выход в море ходил командир дивизиона или начальник штаба. Это было на МПК-81. Вот так однажды, когда Н.Н. Шельменков был в отпуске, а я, будучи его помощником, оставался за него, произошёл этот совершенно не замеченный в Галактике эпизод. Август, вечер пятницы, корабль входит в залив Стрелок. Видимость идеальная, полный штиль. Идём по трёхзнаковым входным створам как по рельсам. Б.Г. Глушак, совершенно уверенный во мне, дремлет в командирском кресле. И вдруг сигнальщик, приученный обо всём, обнаруженном визуально, докладывать старшему на мостике, (эту особенность я заметил только на кораблях 47 брк овр) докладывает: «Товарищ капитан второго ранга, справа тридцать (имеются в виду угловые градусы) на дистанции двадцать (имеются в виду кабельтовы) то ли шхуна, то ли сейнер идёт на пересечку курса». Комдив, открыв один глаз, оценил обстановку и изрёк: «Так бы и доложил, сынок, — шхуйнер на пересечку курса» и продолжил дремать, ни о чём плохом не думая и не сомневаясь в безопасном расхождении со ШХУЙНЕРОМ. Синтетическое наименование, трудно классифицируемых, целей неожиданно прижилось, и спонтанное лингвистическое творчество комдива имело непредсказуемое продолжение. Через две недели, уже с командиром, прибывшим из отпуска, корабль возвращался в базу после успешной ракетной стрельбы. На борту руководитель ракетной стрельбы, командир Военно-морской базы «Стрелок», контр-адмирал. Навигационная ситуация как и две недели назад, да и навигационная помеха скорее всего та же. Доклад того же сигнальщика, но уже контр-адмиралу: «Товарищ контр-адмирал, справа тридцать на дистанции двадцать ШХУЙНЕР на пересечку курса!» От такого доклада адмирал поперхнулся чаем и чуть не выронил подстаканник, в котором ему подали на мостик стакан свежего крепкого чая по случаю хорошего настроения. «Командир — заорал адмирал — почему сигнальщики матерятся?». «Товарищ адмирал, а шхуйнер не матерное слово» — бодро доложил командир, не зная истории возникновения лингвистического шедевра. «Матерное, не матерное, но я его запрещаю!!!» — дико заорал адмирал и внезапно успокоился, от произведённого акта упорядочения командного русского языка в пределах вверенной

ему ВМБ. А запрещённым словом ещё долго называли, а может быть и до сих пор называют малоразмерные, трудноклассифицируемые надводные цели на кораблях ОВР Тихоокеанского Флота.

Немного о первом корабле, которым мне доверили командовать

Это был всё тот же МПК-36 проекта 1124, головной на ТОФ (10 заказ, по заводской нумерации). Первый его командир капитан третьего ранга Квасов Николай Нефёдович (по кличке Папа Квасов) принял его от промышленности и командовал им почти семь лет (!?). Наконец для ветерана ОВР нашлось место в штабе флота, а ему на замену потребовался кто-нибудь. К этому времени я уже больше года служил помощником командира МПК-81 и имел допуск на самостоятельное управление кораблём, вот меня и назначили. Надо отметить, что ещё перед отправкой для приёмки МПК-41, сразу после прибытия с крейсера мне довелось практиковаться на МПК-36 в качестве командира минно-торпедной боевой части (то есть корабль не чужой). Штатным командиром БЧ-3 в то время был Валера Дунаев. Корабль, на момент моего назначения командиром, был не вполне исправен (правый главный двигатель упустили в разнос), но хочу рассказать другое. Одной из особенностей конструкции кораблей проекта 1124 была идеальная укладка левой якорьцепи в цепном ящике без помощи раскладочных крючьев, в отличие от правой, которая ссыпалась просто в кучу. Наверное, эта особенность была обусловлена разным наклоном клюзовых труб, через которые якорьцепи попадали в цепные ящики. Эту особенность Н.Н. Квасов эксплуатировал весьма своеобразно. Во первых, при каждом доковании якорьцепи менялись местами (для равномерного износа, что впоследствии делалось на всех кораблях этого проекта на ТОФ, потому что предпочтительно отдавался левый якорь). Во вторых, левая якорьцепь была удлинена на одну смычку, за счёт укорачивания правой. При этом правая не была заведена на жвакогалс (ей же почти не пользовались, а если и пользовались, то помнили, что она не закреплена и укорочена). Таких «мелочей» в ходе приёма-сдачи дел мне попросту не сообщили. Несмотря на неисправность, корабль все-таки кое-куда ходил на одном левом двигателе. Например, на размагничивание. И вот когда за сутки стало известно, что по плану БП мы идём на СБР, мой помощник старший лейтенант Тишин Сергей Рэмович (его отца звали Революционная Электрификация Мира) доложил, что сняться с якоря мы не можем. При последней швартовке под командованием Папы Квасова, как обычно был отдан левый якорь, но на таком расстоянии от пирса, что даже удлинённая

якорьцепь вышла на всю длину и оторвала свой жвакогалс от кормовой переборки цепного ящика. Жвакогалс заклинило во входной воронке цепной трубы со стороны цепного ящика, то есть он её закупорил снизу. При таких условиях, для съёмки с якоря якорьцепь можно или расклепать и оставить на дне (с буем конечно), или выбрать на палубу. Обе процедуры во первых трудоёмки, во вторых в мирное время не приемлемы, в третьих при размагничивании все магнитные металлические массы (якорьцепи в частности) должны находиться на штатных местах. Сергей Рэмович, ещё до назначения меня командиром МПК-36 пытался выдернуть жвакогалс из воронки с помощью тросов, носового шпиля и полиспаста из блоков, но безуспешно. Следы его попыток были заметны на комингсе люка в шкиперскую кладовую. В общем, мы с ним вспомнили, что вообще-то мы ещё и минёры и пошли взрывным путём. Был взят самый малый подрывной заряд ППЗУ (это 30 граммов тротила) и взорван в воронке цепной трубы над заклинившим жвакогалсом. Жвакогалс выскочил из воронки как пробка из бутылки шампанского и упал на дно цепного ящика. После этого его приварили электросваркой на штатное место, и корабль был готов к завтрашнему выходу на СБР. Надо сказать, что это был мой первый самостоятельный выход на этом корабле, после назначения на должность. И хотя переход был коротким из бухты Парис в бухту Малый Улисс на стенд СБР (правда, Командующий ТОФ, уже тогда приказал любое плавание считать большим), для меня он был очень важным. Экипаж сравнивал меня со своим предыдущим командиром. А моего предшественника смело можно было называть командиром-испытателем, потому что он принимал головной на ТОФ МПК пр. 204 и, через несколько лет, то же головной на ТОФ МПК пр. 1124 и за обе приёмки имел правительственные награды. Но после постановки на четыре бочки без спуска шлюпки и только под одной левой машиной (на МПК-36 подруливающего устройства тогда ещё не было) всем стало ясно, что на мостике достойный продолжатель дела и традиций Папы Квасова. На бочках стенда размагничивания мы простояли пять дней. Именно в ходе этого размагничивания был освоен способ смены магнитных курсов переносом швартовных концов на корабле, а не со швартовных бочек. Я организовал на корабле различные мелкие ремонтные работы, а сам занялся восстановлением командирского оптического визира. На моих предыдущих местах службы (МПК-41 и МПК-81) командирские визиры были в полной исправности, а к хорошему привыкаешь быстро. Визир был разобран, прочищен, селикогель в поглотителе влаги заменён, неисправности устранены с помощью инструментов из

великолепных ЗИПов шифровальщика. Больше всех за меня переживал Серёга Тишин, ибо только он знал истинные возможности первого командира «десятки». Однажды, после швартовки лагом к северной стороне пирса эскадренных миноносцев в б. Абрек, оперативный дежурный базы приказал перешвартоваться к «свинячьему пирсу» (отличный плавпирс, просто самый ближний к свиноферме). Так вот папа Квасов не стал запускать главных двигателей, а перешвартовался, используя дрейф от ветра и своевременно отданный якорь. Я то узнал об этом только после повторения перешвартовки в том же месте, тем же способом. Кстати, при первой же возможности, я направил Сергея Рэмовича сдавать зачёты на допуск к самостоятельному управлению кораблём. Которые он успешно сдал и получил допуск.

Организационный зуд старшего командования

В конце осени 1975 года все корабли 47 брк ОВР перебазировались на незамерзающий рейд Шкота, а МПК-36 остался вмерзать во льды бухты Парис в ожидании постановки в завод для замены правого главного двигателя. Основное оперативное дежурство оставалось в здании штаба бригады. Дублирующее на борту флагманского корабля ЗС «Вычегда» на рейде Шкота. Командир бригады капитан второго ранга Прокопчик через день по вечерам наведывался в наземный штаб. И от мысли, что экипаж целого корабля «бездельничает» по его мнению, подыскивал какое нибудь массовое занятие для всего экипажа. Здание штаба представляло собой одноэтажное здание барачного типа без удобств. И мечтой комбрига была обыкновенная канализация. Но реализовать эту мечту он, почему-то решил силами экипажа МПК-36 как раз ко времени достаточно глубокого промерзания земли. В один из приездов комбрига был вызван я, и он лично на местности показал мне, где должна быть выкопана канава под будущую канализацию. В таком случае землекопные работы невозможны без предварительного отогревания земли кострами и трудоёмкость таких работ не меньше чем на неделю для всего экипажа. Не знал, с кем связался. Мой предшественник папа Квасов очень не любил практических взрывных работ, поэтому в погребах МПК-36 скопилось расходной взрывчатки за несколько лет (есть боеприпасы неприкосновенного запаса — это только для ведения боевых действий, а есть расходные — для обеспечения боевой подготовки). Вместо непрерывного разогрева всей трассы будущей канализации, в рассчитанных местах были прогреты и выкопаны пять взрывных шурфов. С разрешения оперативного дежурного под видом выполнения задачи П-2 (подрыв береговых объектов) были взорваны пять кумулятивно направленных зарядов. После взрыва весь экипаж дружненько придал канаве под будущую канализацию (пока земля не замёрзла вновь) вид ручного исполнения землекопных работ. На что ушло около часа, а не неделя как полагал комбриг. По стечению обстоятельств, связанных с выходами в море, он неделю не приезжал в наземный штаб. По истечении срока выполнения приказания я доложил комбригу, что его приказание выполнено. А он подумал, что я звоню для запроса о продлении сроков выполнения непосильных земляных работ. Возможно, Прокопчик так и не узнал, каким

образом была выкопана канава. Кстати канализацию так и не провели, а канаву засыпали через несколько лет силами матросов с других кораблей.

Кто кем станет, заранее знать не дано

Был у нас один командир корабля, МПК-41, Станислав Аванесов, обладавший удивительной способностью убеждать командование в абсолютной важности своих личных дел. Всё бы ничего, но почему-то эти дела становились весьма важны, к моменту длительного выхода в море, или к началу учений или к заступлению на боевое дежурство. Вот во время очередной такой «невозможности» исполнять свои обязанности капитаном-лейтенантом Аванесовым С.А. вместо него был вызван я с МПК-36, корабля, находившегося в доковом ремонте в Дальзаводе. Мне необходимо было в качестве командира корабля совершить переход на МПК-41 с рейда Шкота о. Русский в бухту Парис того же острова, обходя остров против часовой стрелки, рекомендованными курсами. Старшим на борту был начальник штаба 47 бригады кораблей ОВР, капитан третьего ранга Куроедов В.И., будущий (второй после Громова Ф.Н.) Главком ВМФ России. С кораблями проекта 1124 он знаком ещё не был (в должности находился недавно и воспитывался на СКР пр.159, 159А), вёл себя весьма корректно, в управление кораблём не вмешивался. А для меня, как часто бывает в таких случаях, при управлении не своим кораблём, начались всякие нежелательные «штучки». На выходе с рейда Шкота стояли три швартовных бочки, и мы всегда ходили между ними. Вот именно при прохождении между этими бочками корабль частично обесточился. Страшного ничего не произошло — в соответствии с инструкцией, рулевой перешёл на удержание корабля на курсе по магнитному компасу. Рулевая машина обеспечивалась электроэнергией от независимого генератора и продолжала работать. Машинные телеграфы автоматически переключились на электропитание от аккумуляторов. А в работе главных двигателей вообще изменений не произошло, ибо пневмонийная автоматика (газоструйная логика) работоспособна до окончания запасов сжатого воздуха в ресиверных баллонах ещё в течение пяти часов. Надо было видеть Куроедова, которому может быть и хотелось вмешаться в ситуацию, но он не знал с какой стороны подступиться. К его чести и достоинству вмешиваться не стал. Подача электропитания была восстановлена быстро, механик образцово-показательно выруган и дальнейший переход произошёл без эксцессов. После швартовки Куроедов нашёл время задержаться и произвёл широко ознакомительный обход корабля с подробным выяснением особенностей проекта. Но первая моя встреча с будущим Главкомом состоялась ещё на курсантской

практике. После второго курса я проходил практику на сторожевом корабле проекта 159, штурманом на котором служил выпускник нашего училища лейтенант Куроедов Владимир Иванович. Меня распределили в его штурманскую боевую часть. Как то в ходе выполнения одной из затяжных противолодочных задач в составе бригады, порядком измотанного отсутствием возможности отдохнуть штурмана, командир отправил спать, а вместо него на радиолокационное ведение надводной обстановки поставили меня. После четырёх часов отдыха Куроедов с удивлением обнаружил, что курсант с ведением обстановки справился и ввёл его в текущий курс дел за пятнадцать минут. Эпизод отложился в памяти у обоих. Следующая встреча состоялась в Дальзаводе осенью-зимой 1974 года: я был помощником командира МПК-81 в ходе приёмки корабля от промышленности, а Куроедов, будучи капитаном-лейтенатом, командовал одним из СКРов, проходящим ремонт и модернизацию (им устанавливали буксируемую ГАС «Вега» МГ-325), корабли стояли борт о борт почти два месяца и мы часто виделись на совещаниях и докладах у комбрига бригады строящихся и ремонтирующихся кораблей. Встреча на МПК-41 была третьей. Следующий раз мы встретились, когда в 1985 году осенью я в качестве старшего на переход МПК-191 из места постройки во Владивосток, заходил на этом корабле в Советскую Гавань для пополнения запасов и контрольной проверки перед дальнейшим переходом. Куроедов, будучи начальником штаба Сахалинской флотилии, вызывал меня и командира корабля на инструктаж. Но в ходе беседы только пожелал нам счастливого плавания и сказал, что приглашены мы были для того, чтобы убедится, что речь идёт именно обо мне, а не об однофамильце. Он знал, что у меня это был уже пятый переход по этому маршруту и первый в истории ТОФ, когда старшим на переход от места постройки до места достройки и испытаний был назначен один офицер (обычно это были два человека, каждый на свой участок пути). Следующая наша встреча была снова в штабе Сахалинской флотилии, но уже на докладе решения командира 33 брк овр на контрольный поиск ПЛ на подходах к проливу Лаперуза. Куроедов усомнился в расчётах вероятности обнаружения подводных лодок в решении комбрига (она показалась ему заниженной), а как раз именно я рассчитывал вероятность. Пришлось давать подробные пояснения о том, что при подвижном поиске конфигурация нижней границы зоны обнаружения подводной лодки подкильной гидроакустикой (как на СКРах пр. 159, 159А) на вероятность обнаружения почти не влияет, и её можно рассчитывать как площадную. А при поиске

кораблём на стопе (как в рассматриваемом для пр. 1124 случае) нижняя граница зоны обнаружения ОГАС имеет сложную концентрическую конфигурацию (в зависимости от гидрологии в районе поиска). И при движении подводной лодки на глубинах, близких к нижней границе зоны обнаружения ОГАС, ПЛ то появляется в зоне, то выходит из неё, из-за чего вероятность приходиться рассчитывать как объёмную, что и уменьшает расчётное значение. Владимир Иванович не стал делать умного лица и говорить, что он и так об этом знал. Он честно признался, что не подумал о сложной форме нижней границы зон обнаружения и утвердил расчёты.

Без спасения нет вознаграждения

В ноябре 1975 года МПК-36 стоял на бочках в линии парада в честь Великой Октябрьской Социалистической Революции в бухте Золотой рог. Такое построение для парада командование использовало впервые. Предыдущие парады проводились на рейде Амурского залива. Корабль был поставлен в линию парада за двое суток, т. е. 05 ноября. Парад прошёл без замечаний, но в ночь с 8 на 9 ноября поступило приказание быть готовыми к следованию в район бухты Валентины для оказания помощи, находящемуся там, на обеспечении испытаний АПЛ, МПК-41. На МПК-41 вышли из строя все три дизельэлектрогенератора (Стас Аванесов в своём репертуаре — всех озадачивает им же самим созданными проблемами). Рано утром 9 ноября, одним из первых, МПК-36 снялся с бочек линии парада и, приняв на борт командира дивизиона со штабом, максимальным ходом 28 узлов (правый главный двигатель всё ещё неисправен) направился для оказания помощи. К месту прибыли к 14.00 9 ноября. В бухте Валентины обнаружили идиллическую картинку: МПК-41 преспокойно стоял на якоре, а из выхлопной трубы ДГ-300 (у него выхлоп вверх и это хорошо видно) нормально идёт дымок выхлопных газов. Оказывается спасаемые зря времени не теряли и из трёх дизельгенераторов собрали и запустили один (стандартизация). Мы готовились к буксировке, но требовалось только сопровождение. Кроме того, недалеко от южного берега стоял плашкоут, на который я обратил внимание только потому, что, по всей видимости, он был на мели, но значения этому не придал. Двигаться в базу решили утром 10 ноября. Стали на якорь. Вот тут-то всё и началось. За время стоянки на параде мы израсходовали некоторое количество продуктов, и комдив разрешил сходить на шлюпке, на берег в местный магазин для закупки продуктов в кают-компанию. Старшим на шлюпке комдив послал меня. Сразу после подхода к берегу к нам подошёл один не очень трезвый местный житель и представился начальником лова. Его просьба была достаточно необычна. Он попросил помочь снять с мели плашкоут, выброшенный на каменную плиту прошедшей до этого непогодой. Я связался по УКВ с комдивом и получил чёткое указание: помощь оказать. В распоряжении начальника лова был рейдовый катер типа «Ярославец». Спасательную операцию начали с промера глубин между кораблём и плашкоутом. На совхозном рейдовом катере ручного лота, как и «положено», не оказалось. Возвратились на корабль, взяли собственный лот и пошли на катере промерять глубины.

Глубины оказались благоприятными для подхода на дальность подачи стального буксирного троса (100-150 м.). Замысел был такой: сняться с якоря, зайти со стороны безопасной глубины кормой в сторону плашкоута, метров с 400 отдать якорь и подойти кормой метров на 150 к плашкоуту. С помощью рейдового катера завести стальной 200 метровый буксирный трос на плашкоут. Выбрать собственную якорьцепь в тугую и толчком левой машины (правая была неисправна т.к. её ещё при моём предшественнике упустили в разнос) «Вперёд малый» сдёрнуть плашкоут с каменной плиты в сторону увеличения глубины. Всё это было удачно проделано, кроме того, что с первой попытки сдёрнуть плашкоут не удалось. Пока меня на корабле не было, комдив успел «принять на грудь» коньяка из личных праздничных запасов, поэтому я не очень сильно удивился, когда получил приказание «Турбине запуск». Но до этого не дошло, потому, что на вторую попытку я сильнее послабил буксир, и очередного толчка левой машины и инерции набранной кораблём хватило для снятия плашкоута с плиты. После осмотра стало ясно, что плашкоут на плаву и без повреждений (повезло звероводам). Уже почти отрезвевший начальник лова стал добиваться от нас: что бы мы хотели в оплату за спасения плашкоута? Б.Г. Глушак принял гениальное решение: а пусть рассчитываются продуктами. В том случае было крайне необходимо определиться в цене. Запросим много — ничего не получим. Запросим мало — уважение звероводов потеряем. Почему я второй раз упоминаю о звероводах? Дело в том, что с помощью плашкоута разгружались рефрижераторы, доставляющие в бухту Валентины свежемороженую рыбу — корм для зверосовхозного пушного зверя. И один из рефрижераторов должен был прибыть со дня на день, а запас корма для норок в зверосовхозе уже был на исходе. Ближайший буксир для снятия плашкоута с мели можно было вызвать только из порта Преображение, а для буксира это не менее суток хода, сутки на снятие с мели и сутки обратно: трое суток. А сколько стоят рабочие сутки морского буксира? Это первое слагаемое. В случае прибытия рефрижератора, при неготовом к работе плашкоуте, сколько стоят сутки простоя рефрижератора, и сколько суток он вынужден будет простоять в ожидании выгрузки? А выгрузки он обязательно дождётся — хозяйство пока ещё социалистическое, плановое. Или как оценить потери от похудания или, не дай бог, падежа (самопоедания) ценных пушных зверьков? Это ещё два слагаемых. Собственно трёхсуточное оплачиваемое безделье шести человеко-дней команды плашкоута? Это ещё одно слагаемое. Начальник лова, окончательно отрезвев, понял, что и в военно-морских училищах

внимательно относятся к экономике. Притихнув, в ожидании наших запросов платы за спасение, он облегчённо вздохнул, когда я запросил всего на всего месячный запас продовольствия для своего корабля. Остальное было делом техники. Совхозный грузовик под наблюдением баталера-продовольственника и силами четырёх матросов был загружен всеми запрошенными продуктами в местном кооперативном магазине (правда долго искали заведующую) и доставил всё это к пристани. Четырьмя рейсами корабельной шлюпки продукты были доставлены на борт корабля. В ходе доставки продуктов, на рейд подошёл и встал на якорь тот самый долгожданный рефрежиратор, и рейдовый катер потащил к его борту свежеспасённый плашкоут (не зря торопился начлова и мы не зря старались). Настала очередь комдива трезветь от моей предприимчивости, но не удалось, так как под новую закуску коньяк тоже хорошо пьётся. Утром два корабля снялись с якорей и в кильватерном строю, Стас-аварийщик впереди, чтобы наблюдать за ним удобнее было, я следом, убыли в базу на любимый остров Русский в бухту Парис. Эпизод со снятым с мели плашкоутом неожиданно имел продолжение летом следующего года. Вселенский праздник «День рыбака» (а на всём Дальневосточном бассейне и на побережье от Берингова пролива до мыса Тюмень-Ула это действительно так) застал нас в бухте Валентины (ну любимая бухта кораблей ОВР). Стоим на якоре. Бортовой номер со времени спасения плашкоута не менялся. Ближе к вечеру к борту подходят местные рыбаки на рейдовом «Ярославце» зверосовхоза. Уточняют мы ли это, и с приветом от начлова, выгружают на палубу два ящика Жигулёвского пива, с пожеланиями выпить его по случаю того самого праздника (благодарны, не обиделись и не забыли). Встречно я передал начлову бутылку корабельного спирта. С пивом мы поступили по его прямому назначению.

Вторая встреча с будущим Главкомом ВМФ Российской Федерации (как оказалось первым)

Уже, будучи командиром МПК-36, получаю в море радиограмму от командира 47 бригады кораблей охраны водного района — следовать в б. Абрек и на борту крейсера «Адмирал Сенявин» получить выписку из «Плана парада ТОФ в честь Дня ВМФ» для нашей бригады. К этому времени крейсером «Адмирал Сенявин» уже после командования крейсером «Дмитрий Пожарский» командовал капитан первого ранга Громов Феликс Николаевич. Швартуюсь к пирсу 10 эскадры рядом с «Сенявиным». Одеваюсь соответственно моменту (хотя всё время службы в плавсоставе ВМФ, начиная с этого же крейсера, моей любимой формой одежды был комбинезон с указанием должности на нагрудном кармане) и прибываю к Громову. Представляюсь как командир МПК-36. ФНГ повёл себя так как будто мы и не расставались, только заметил, что и не сомневался в том, что в ОВРе такие как я становятся как минимум командирами кораблей. ФНГ вызвал мичмана — секретчика и мне, с соблюдением всех требований СДП, был вручён пакет с той самой выпиской из «Плана…». После этих формальностей ФНГ предложил мне выпить стопку коньяка. Пришлось вежливо отказаться, так как мне было необходимо немедленно следовать в базу на остров Русский в б. Парис.

Как я с дедом Сергеичем торпеды ловил

Как известно торпеда — оружие не дешёвое. Поэтому практические торпеды, используемые для выполнения учебных торпедных стрельб, используются многократно. Многократность их использования обеспечивают специальные катера — торпедоловы, и арсеналы, где практические торпеды готовятся к очередному использованию. После прохождения стрельбовой дистанции практическая торпеда всплывала и начинала подавать световые или дымовые сигналы, корабли, обеспечивающие торпедную стрельбу, обнаруживали её на поверхности воды и наводили на неё торпедолов. Катер подходил к торпеде, подготовленный экипаж при помощи специальных приспособлений «арканил» торпеду стальным тросом и давал ход. В движении торпеда лебёдкой втягивалась через кормовой приёмный слип на палубу катера и там закреплялась. Штатный матрос-торпедист производил необходимые отключения приборов торпеды. Вместимость торпедолова позволяла принимать до восьми торпед, а собственная кран-балка ещё и подавать их на берег или на корабли (подводные лодки), а так же принимать на борт. Из районов боевой подготовки торпеды доставлялись в арсенал для приготовления к следующей стрельбе. Кроме того, торпедоловы доставляли торпеды из арсеналов на корабли и с кораблей в арсеналы при замене боекомплекта. То есть невзрачные с виду катера имели большое значение для обеспечения боевой подготовки и боевой готовности всех торпедонесущих кораблей флота. После нескольких навигационных происшествий с торпедоловами Командующий ТОФ приказал назначать для выхода в море на торпедоловы старших, из офицеров, имеющих допуск к самостоятельному управлению кораблём. А ещё, желающим, было предложено сдать на самостоятельное управление торпедоловами для заместительства штатных командиров катеров при нахождении последних в отпусках, командировках или на лечении. Вот одним из таких старших довелось стать мне еще, будучи помощником командира МПК-81: допуск на самостоятельное управление кораблём пр. 1124 был, а на допуск к самостоятельному управлению торпедоловом я сдал с удовольствием. Особенно мне запомнился первый выход с дедом Сергеичем. Авторитет деда — участника войны был столь высок, что никаких проверок готовности к выходу в море его боевого катера я делать не стал. А на вопрос комбрига о готовности доложил, что всё готово. И вот, по команде оперативного дежурного, мы пошли в район,

запланированный для торпедных стрельб. Тут же у меня начали появляться вопросы к легендарному торпедоукротителю. Первый: «Сергеич, а что у нас с гирокомпасом? И давно ли он не в строю?». «А это ещё когда я был старшиной первой статьи сверхсрочной службы» — сказал старший мичман Сергеич (то есть лет семь как). Меня тут же заинтересовал магнитный компас, курс он показывал, но девиационная таблица была девятьсот затёртого года, поэтому веры ему никакой. Я повнимательнее посмотрел на репитер лага и возник второй вопрос: «Сергеич, а с лагом что?». «А это с ним только вчера что-то случилось» — соврал, не моргнув глазом, дед — ветеран «торпедного промысла». «А как будем определять скорость?», «По оборотам винтов» — гордо сказал Сергеич (согласен, для катеров этот способ узаконен, но знать бы соответствие скорости его торпедолова оборотам винтов?). Мне стало ясно, что самый точный навигационный прибор на катере — это мои наручные часы. Хорошо хоть стрелочные, можно при наличии Солнца довольно точно определиться по сторонам света. Новый катер мог развивать ход до 28 узлов, но наш, уже прилично послуживший, мог напыжиться только на 18 узлов и «выхлопная труба красная». Поэтому, начальник штаба дивизиона, убедившись в правильном понимании нами задачи, оставил нас следовать самостоятельно, и группа из трёх кораблей ушла вперёд. Пока корабли не скрылись за горизонтом, рулевой держал курс в их сторону, а когда они скрылись, дед дал рулевому эпохальную команду: «Держать по кильватерной струе!». У меня от такой команды чуть уши в трубочку не свернулись: «Сергеич, по какой кильватерной струе? Корабли уже скрылись». «Как по какой, по своей!» — также гордо ответил Сергеич, понимая, что открыл мне великую (и, разумеется, секретную), навигационную истину. Таких методов навигации я, конечно, знать не мог в силу молодости и высшего образования, а для деда это была повседневность. Немного утешала совершенно исправная РЛС «Донец», но дальности её действия не хватало для определения места по береговым ориентирам. Потом стемнело, потом у нас уровень масла на главных двигателях вдруг стал ниже нормы, оказывается, его расход давно был много выше нормы. Потом на наши поиски послали корабль, он нас нашёл, дал масла для главных и отбуксировал в район торпедных стрельб. Две торпеды были выпущены ночью, найдены и выбраны из воды. Отключение приборов, торпед, пришлось делать мне самому, потому что юный торпедист, первого года службы, совершенно ничего не умел, а я не утратил навыков по своей минно-торпедной специальности. Хорошо набор инструментов для обслуживания торпед был в

наличии. Нашей авантюре способствовала великолепная погода. С рассветом НШ дал нам разрешение самостоятельно следовать в базу. Сергеич лёг курсом примерно на норд, заявив, что при обнаружении берега радиолокацией и визуально сориентируемся и мимо базы не пройдём. Визуально берег обнаружили раньше, чем по локации и скорректировали курс. Курс корректировали ещё дважды. В бухту Парис пришли к обеду. Мой корабль в выходе в море не участвовал, поэтому сразу после швартовки я направил на «многострадальный» торпедолов штурманских электриков вместе со штурманом для ремонта лага и гирокомпаса. Во время очередного ППО и ППР силами инженера-механика и мотористов помогли заменить поршневые и маслосъёмные кольца на главных двигателях. После окончания ППО и ППР катер был направлен на определение и уничтожение девиации магнитного компаса и на мерную линию для определения поправок лага (и того самого соответствия скорости оборотам винтов). В общем будто предчувствуя, что на этом мои торпедоловные приключения не закончатся, я предпринял все усилия для приведения его в порядок как самостоятельного плавсредства. И оказался прав, дед Сергеевич то ложился в госпиталя. То ездил в длительный (ветеранский) отпуск. Впоследствии, в какую бы базу я не приходил, в числе первых меня встречали командиры торпедоловов, как своего потенциального боевого заместителя. Молва о моём допуске на управление торпедоловом опережала меня при перемещении по местам службы на Тихоокеанском флоте. Правда, иметь среди друзей командиров торпедоловов на флоте не последнее дело, ряд бесспорных преимуществ это давало, таких как: угощение, попутным приловом морепродуктов.

Комдив-испытатель

Все командиры кораблей единодушно признавали командира 11 дивизиона противолодочных кораблей капитана второго ранга Глушак Бориса Григорьевича первым среди равных в вопросах поиска и обнаружения подводных лодок и не по должности, а по фактическим способностям. Начинал он с торпедных катеров на Камчатке. Имел за спиной и тяжёлые шторма и посадки на мель, но нашёл себя именно в противолодочниках. Он очень любил приводить в действие застоявшиеся палубные механизмы и устройства. Так однажды, во время отпуска уже третьего командира МПК-36 Тишина Сергея Рэмовича, Б.Г. Глушак, выходя в море в качестве старшего на борту, при постановке корабля на якорь приказал использовать не левую якорьцепь, как обычно, а правую (конец которой, как мы помним, не был заведён на жвакогалс в цепном ящике). Эффект не заставил себя ждать: якорьцепь шипя и извиваясь с бодрым грохотом о правый клюз, оставив небольшое облачко ржавой пыли, навсегда ушла в морскую пучину… Все попытки зацепить ушедшую якорьцепь левым якорем успеха не имели (средства космической навигации уже существовали, но до МПК ещё не дошли). Корабль был поставлен на левый якорь, а вся тяжесть списания утерянной якорьцепи легла на плечи Рэмовича, после его возвращения из отпуска.

Казусы радиосвязи

Сложности в радиосвязи новостроящихся кораблей проистекают не от технических причин, а от причин организационных. Дело в том, что на кораблях-новостройках секретная часть организуется с прибытием к месту достройки и ходовых испытаний. Таковым для нас был Владивосток. Как следствие — секретных документов на корабле нет, секретных блоков в аппаратуре нет, засекречивающая аппаратура связи использоваться не может, аппаратура радиолокационного опознавания не работает. Вместо всего этого есть только одна секретная рабочая тетрадь командира корабля, в которую и делаются выписки из различных документов по связи и опознаванию. Выписки в эту тетрадь делают командиры соответствующих боевых частей под контролем специалистов штаба того соединения, которому временно подчинён корабль в ходе приёмки и испытания корабля. Вот и случилось так, что выписки из документов по связи у нас оказались не на текущий, а на следующий месяц. Авторитет связиста штаба соединения был непререкаем. А выявить ошибочность выписок установлением связи перед выходом из места постройки не представлялось возможным из-за режима радиомолчания в продолжении всего перехода по реке Амур до пролива Невельского. С прибытием в точку выхода из дока в проливе Невельского корабль выходит из транспортного дока, и становиться на якорь. Производиться проверка функционирования всех систем, требующих наличия забортной воды для своей нормальной работы. Одновременно устанавливается радиосвязь с ОД ТОФ для получения разрешения на дальнейший переход. Связь не удавалось установить более двух часов. Наконец на одной из запасных частот, запасными позывными удалось установить связь с одним из узлов связи на Камчатке (!) и через него получить от ОД ТОФ разрешение на дальнейший переход. С прибытием в Советскую гавань корабль подвергся разносторонней проверке, в том числе и по связи. Факт неверных выписок из документов по связи был неопровержимо установлен, и нас в этом винить не стали. Выписки сделали на текущий месяц. На весь оставшийся до Владивостока переход открытая связь КВ и УКВ работала безупречно, за исключением того, что мы по позывным не имели возможности разбирать истинное наименование корреспондентов (опять же выписки из документов по связи сделаны как минимально необходимые). На подходе к Владивостоку открытый позывной ОД 47 брк ОВР выявили только по количеству обращений остальных

радиокорреспондентов к этим позывным. В ЗАС УКВ мы перейти не могли из-за отсутствия аппаратуры на борту. Вот тут и сработало знание голосов командиров кораблей флагманским связистом 47 брк ОВР капитаном-лейтенантом Антоновым Вадимом Николаевичем. Он в эти сутки нёс оперативное дежурство и когда связь с ОД подали на выносной пост связи ходового мостика (ВПС) он по голосу определил, что это я и сказал в эфир историческую фразу: «Приятно слышать приятный голос приятного человека. Вам добро на вход в базу и швартовку к штатному причалу (имелся в виду причал достроечной базы нашего судостроительного завода)». Следующий казус то же произошёл из-за отсутствия связи ЗАС. Связист бригады строящихся и ремонтирующихся кораблей (БСРК), базирующейся на Дальзавод, снабдил нас «Боевым сводом эволюционных сигналов (БЭС)», один из разделов которого заполняется карандашом, применительно к каждым конкретным испытаниям или к задачам корабля. Точно такой же раздел абсолютно одинаково должен быть заполнен в экземпляре БЭС, через который с нами будет поддерживать связь ОД БСРК. Флагманский связист БСРК сделал пометки в своём блокноте, но оказался офицером не пунктуальным и отложил заполнение экземпляра БЭС ОД БСРК на потом. А потом и вовсе забыл. В один прекрасный момент я передал с помощью БЭС запрос на разрешение перехода к причалу достроечной базы, который был разобран ОД БСРК как: «Не могу поднять контейнер антенны ОГАС-МГ339Т. Нуждаюсь в буксировке». В УКВ эфире поднялся такой гвалт, что успокоить его удалось только через сутки. Оказалось, что в экземпляре БЭС ОД БСРК остались сигналы ещё от испытаний головного МПК пр.1124, МПК-36 (10 заказ по заводской нумерации). То есть, мною передан один сигнал, а оперативным дежурным принят другой! На головном корабле как раз особенно плохо шли испытания ПОУ КТ-1(подъёмно-опускного устройства контейнерного типа, модель 1) именно ОГАС МГ-339 и это в своё время было учтено в заполнении БЭС дополнительными сигналами. Не знаю как командир бригады «отметил» деятельность своего флагманского связиста, но к нам претензий не было. После этих двух эпизодов я взял за правило все документы по связи проверять лично. Правило оказалось очень хорошим.

О справедливости

Перемещение заказа 15 (МПК-143) вниз по Амуру в транспортном доке проходило в очень сложной обстановке. По левому и правому берегу реки горела тайга. Видимость ухудшалась до того, что не было видно створов судоходного фарватера. Караван состоял из трёх озёрных толкачей (ОТА) и транспортного дока, внутри которого на клетях и растяжках был установлен транспортируемый корабль. Два ОТА использовались, как буксиры и один ОТА был сцеплён с кормой транспортного дока для увеличения его маневренности на поворотах амурского фарватера. Впереди каравана находились до пяти больших гидрографических катеров (БГК). Проводка происходила так: первый катер видел створы, ему в кильватер выстраивались от двух до четырёх катеров и по последнему ориентировался лоцман, находящийся на переднем ОТА. На ночь весь караван становился на якоря в стороне от судоходного фарватера и с рассветом трогался дальше вниз по течению. Доходило и до того, что из-за значительного увеличения времени перехода, под угрозу невыполнения попадал народно-хозяйственный план Хабаровского края, так как стоимость постройки серийного МПК пр. 1124 достигала 18 миллионов рублей, что в ценах 1976 года было много даже для целого края! Особенности перехода корабля от судостроительного завода на достройку и испытания во Владивосток состояли в том, что старшим на переход по Амуру Командующий ТОФ назначал одного офицера, а на переход по морю другого. В тот раз старшим перехода по реке до 90 километра был Начальник Амурской гидрографии капитан второго ранга. А для перехода морем должен быть кто-то из Штаба ТОФ. Крайне важно отметить, что старший на переходе пользуется дисциплинарными правами командира соединения (командира бригады), о чём особо отмечается в приказе Командующего ТОФ. И так, двигаясь вниз по течению реки Амур со скоростью меньше чем скорость течения, с двумя пополнениями запасов продовольствия, караван, наконец на двадцатые сутки перехода, добрался до 90-го километра и стал на якоря в ожидании смены старшего. Кормовой ОТА караван покидал, два передних заменялись на два морских буксира, речные лоцманы менялись на морских от гидрографии Николаевска-на-Амуре. Начальник Амурской гидрографии на БГК, произведя необходимые записи в вахтенной документации, убыл в Николаевск-на-Амуре. После двух суток ожидания очередного руководителя перехода, на борт корабля поступает

через пост СПС шифротелеграмма с выпиской из приказа Командующего ТОФ о назначении старшим перехода на морской участок пути от 90-го километра реки Амур до порта Владивосток командира МПК-143 старшего лейтенанта Солдатенкова А.Е., то есть меня. Первый раз за службу на меня свалились права и обязанности командира соединения. А среди них и право поощрять подчинённых такой наградой как краткосрочный отпуск! И вот после выхода каравана в пролив Невельского, вывода корабля из транспортного дока, захода в Советскую Гавань, проверки Штабом СгВМБ и прибытия во Владивосток, я по ходатайству командиров боевых частей издаю приказ о поощрении матросов и старшин краткосрочными отпусками с выездом на Родину. Их было всего трое, но за добросовестное отношение к своим обязанностям по службе они того стоили. Так как на кораблях третьего ранга не предусматривалось наличие воинских перевозочных документов, то по прибытии в подчинение к командиру бригады строящихся и ремонтирующихся кораблей (БСРК), я с копией шифротелеграммы о моих полномочиях на переход, копией приказа о поощрении и своим рапортом на эту тему прибыл к комбригу. Видимо в его служебном опыте таких случаев не было, и он решил «спустить это дело на тормозах». Где это видано, чтобы старший лейтенант пользовался равными с ним дисциплинарными правами? В общем, мне был дан от ворот поворот. А дальше начались чудеса. Я позвонил Начальнику Штаба флота и доложил о сложившейся обстановке вокруг отпусков моих подчинённых. Начальник Штаба ТОФ вызвал к себе комбрига и меня. В присутствии комбрига попросил меня доложить о ситуации ещё раз, при мне приказал комбригу выписать проездные документы поощрённым военнослужащим, и лично доложить ему об их отправке и в последующем о прибытии из отпусков. Ощущения комбрига меня мало интересовали. Главное, что приказ о поощрении был реализован — вот в этом и была вся справедливость! Кстати отпускники вернулись из отпусков вовремя и без замечаний и продолжили участие в испытаниях и приёмке корабля от промышленности так же добросовестно, как и до отпусков.

Швартовка к мотоциклу

Начало государственных ходовых испытаний МПК-143 затягивались из-за большого количества недоработок, выявленных в ходе заводских ходовых испытаний. Но одна лазейка для их начала в срок была: надо было выйти в море хотя бы на один выход в последних числах декабря года планируемой сдачи корабля. Тогда независимо от фактического срока окончания испытаний акт комиссии государственной приёмки будет подписан 31 декабря года плановой сдачи корабля Военно-морскому Флоту. В районе Владивостока в конце декабря 1976 года установилась очень холодная погода вплоть до того, что замёрз залив Петра Великого. Толщина льда достигала 10 см. Но несмотря на неблагоприятную ледовую обстановку Председатель Комиссии Госприёмки капитан первого ранга Кожан принял решение начать государственные ходовые испытания и назначил первый выход на 29 декабря. Я и мои офицеры о принятии эпохального решения были извещены в последнюю очередь: то есть утром дня выхода. Поэтому штурман и механик вечерний досуг провели в одном из ближайших ресторанов. От штурмана Георгия Грипасова откровенно попахивало вчерашним злоупотреблением, механик затаился в Посту Энергетики и Живучести (ПЭЖе) и под подозрение не попал. После съёмки с якоря и швартовных Председатель Комиссии Государственной приёмки капитан первого ранга Кожан глянул на экран РЛС «Дон» сразу после штурмана и невольно ощутил «выхлоп», оставшийся в резиновом тубусе РЛС. После этого он подошёл ко мне, удостоверился, что от меня нет посталкагольных запахов, и спросил: «У вас, что штурман выпивший?». Я заверил, что это случайность, связанная с поздним извещением о предстоящем выходе на испытания, и что штурману вполне доверяю. Конкретных целей выхода не было, и решили обозвать всё это «Испытанием главных двигателей». Не знаю, насколько полезен был выход, кроме того, что он был началом испытаний, но дел натворили мы немало. Для начала обкололи ото льда несколько небольших рыболовецких судов. Потом построили их в кильватерную колонну и, изображая линейный ледокол, вывели на чистую воду. Кстати суммарная мощность главных двигателей на корабле проекта 1124 равна 38000 лошадиных сил, а это почти как на атомном ледоколе «Ленин», на нём 44000 л/с. Потом на чистой воде погоняли бортовые дизеля на разных режимах с проверкой системы дистанционного автоматического управления (ДАУ «Полюс»). Удостоверились, что ледовый пояс в районе

ватерлинии соответствует проектной прочности. И вот на обратном пути в базу от сигнальщиков на ходовой мостик поступил доклад: «Справа 40° на дистанции 15 кабельтовых (2 км 778 м) мотоцикл с коляской». От этого доклада у Председателя Комиссии Госприёмки шапка съехала набекрень. Первый вопрос ко мне: «Командир, у вас, что и сигнальщики пьяные?» Я выскочил на крыло ходового мостика и в оптический пеленгатор разглядел тёмное пятно на льду. Это фактически был мотоцикл с коляской. Кожан сам подошёл к пеленгатору, чтобы убедиться, что это не мираж. Тогда последовал вопрос, сможем ли мы поднять его на борт? Решение было таким: шлюпку переносим на ют, осторожно подходим к мотоциклу левым бортом и шлюпбалками пытаемся поднять мотоцикл на борт. Я совершил историческую ледовую швартовку к мотоциклу с коляской, который оказался мотоциклом «Урал». Лёд под мотоциклом не треснул, и его удалось застропить на гаки шлюпбалок. Матросы, вызванные на подъём мотоцикла, успешно справились с авральной работой, мотоцикл был поднят на палубу, перемещён на ют и там закреплён, а шлюпка возвращена на своё штатное место — на кильблоки. После швартовки в Дальзаводе, с помощью портального крана мотоцикл осторожно переставили с палубы корабля на причал и зачехлили брезентом, а диспетчер достроечной базы нашего судостроительного завода связался с ГАИ Приморского края для выяснения владельца транспортного средства. Он оказался жителем города Большой Камень и в качестве Новогоднего подарка получил обратно свой мотоцикл, который считал потерянным безвозвратно в ходе подлёдной рыбалки, когда льдину ветром оторвало от берега, а мотор мотоцикла в нужный момент не завёлся от холода. Конечно, немного коньяка в знак благодарности, мы от владельца мотоцикла приняли (Председатель был в доле). А он, счастливый, своим ходом рванул домой в Большой Камень.

Как мы с Рэмовичем списывали якорьцепь, утопленную комдивом-испытателем

МПК-143 уже совершил переход из судостроительного завода к достроечной базе во Владивостоке и готовился к продолжению заводских испытаний. Однажды ко мне прибыл мой сменщик, третий командир МПК-36 старший лейтенант Тишин Сергей Рэмович. Просьба с его стороны была внешне проста: оказать помощь в списании якорьцепи, благополучно утерянной любимым комдивом. По подсказке моего дяди — начальника литейного цеха «Дальзавода», мы обратились в цех термообработки. Там находилась установка для очистки якорных цепей от коррозии и стенд для проверки прочности смычек якорных цепей. Только акт специалистов этого цеха о непригодности якорьцепи мог быть основанием для её списания. Но якорьцепь, лежащая на дне моря, никак не могла быть представлена для испытаний. Испытательным стендом заведовал дедушка пенсионного возраста и безграничного опыта в дефектовке утраченных навсегда якорьцепей. Профессор дефектовки с пониманием выслушал трагическую историю о невыносимой утрате и живо поинтересовался содержимым портфеля Рэмовича. Содержимое соответствовало таксе, которую брал отец дефектовки за свою высочайшую квалификацию и бесценный историкоякорьцепной архив (а такса состояла из десятка банок тушёнки и трёх килограммов корабельного спирта). Покопавшись в ящиках своего рабочего стола, он достал пачку дефектовочных актов, датированных довоенными годами. Среди этих актов нашлись и акты с крейсеров «Калинин» и «Каганович», пара-тройка актов с эсминцев проекта 30 бис и, наконец, наш калибр с одного из тральщиков. Вот этот акт, оставшийся от тральщика, и был выдан нам для творческого копирования, с условием обязательного возврата раритета. Акт был творчески переработан, особенно таблица контрольных замеров диаметров цепных звеньев и представлен на подпись «профессору», он в свою очередь без задержек, поделившись тушенкой и спиртом, утвердил акт у начальника цеха. Таким образом, был сделан первый и самый главный шаг на пути списания утраченной якорьцепи. Дальше её, отсутствующую (тоже за спирт и тущёнку), надо было ещё сдать в металлолом, где-то в районе г. Артёма, получить справку об этом. И только потом техническое управление Тихоокеанского Флота спишет старую якорьцепь и выпишет наряды на получение новой. И это ещё не

всё — сам якорь имел гораздо большие сроки службы и его так просто никакой ТехУпр не выпишет и не выдаст. Но многострадальный Рэмович прошёл все круги этого ада, лишь бы имя любимого комдива не попало в приказ о навигационном происшествии, коим является потеря кораблём якорьцепи. Сам якорь попал в правый клюз несколько позже, когда мой второй корабль, уже сдав три первые задачи боевой подготовки одиночного противолодочного корабля, находился в бухте Парис и готовился для перехода к новому месту базирования на Камчатку. КПП дивизиона тральщиков уже давно украшал якорь Холла весом в одну тонну, с одного из ранее списанных кораблей, именно такой, какой был нужен в правый клюз МПК-36. В то время начальником штаба дивизиона тральщиков был не безызвестный капитан-лейтенант Аванесов, мой одноклассник по училищу. Он на удивление легко согласился отдать якорь, но отвёл на всю операцию тридцать минут. Тут мне сильно помогло знание характера одноклассника, я предполагал, какую либо каверзу с его стороны. Поэтому группа матросов с МПК-36 с минной тележкой, заблаговременно позаимствованной на минно-сетевом заградителе «Вычегда» уже сидела в кустах в ожидании сигнала к началу операции по транспортировке якоря. Путь по берегу и отсыпке пирса длиной метров триста якорь, погруженный на тележку, проделал минут за пять и вот он уже под бортом МПК-528, ошвартованного у торца плавпирса дивизиона МПК как раз бортом. Корабль по-своему интересный т.к. он был переделан из промыслового судна СРТМ «Шимановск» проекта 502Р в МПК и передан в состав ТОФ (не переделывать же обратно). Все командиры кораблей любили собираться по вечерам в каюте командира этого корабля, в шутку называемого «рыбаком», пить чай. По сравнению с нашими каютами там был сущий люкс с кабинетом, спальней, душем и туалетом. Так вот грузовая стрела с этого корабля уже была готова перегрузить якорь с пирса на борт катера-торпедолова, который я заблаговременно поставил к внешнему борту «рыбака» (так как имел допуск к управлению торпедоловом). Минуты две ушло на перегрузку якоря на катер и тут же я перешвартовал его под правый якорный клюз МПК-36, из которого уже был свешен конец якорьцепи с разъёмным звеном. К моменту водворения якоря в клюз и закрепления его на штормовые стопора от начала транспортировки прошло 18 минут. Стас Аванесов был сильно раздосадован потерей украшения его КПП, но победила дружба. А от утопления якорьцепи до её полной замены прошло всего (!) полгода.

О приведении плавпричала в порядок

Наблюдаю я как-то раз такую интересную картину. На плавпирсе в позе провинившихся пионеров стоят два командира дивизионов (МПК и тральщиков), а командир бригады их образцово-показательно отчитывает за что-то. Оказалось, он провёл обход плавпричалов, и нашёл их содержание, не отвечающим требованиям хорошей морской практики и своим организационным приказам. Комдивы в свою очередь повызывали командиров кораблей и поставили им задачи по приведению плавпричалов в соответствие с требованиями командира бригады. Б.Г. Глушак в ходе постановки задач приказал мне очистить торец плавпричала от буксирных скоб, которые висели в стыковочных рымах с момента буксировки плавпричала в бухту Парис. Буксировка была произведена году эдак в 1952, а это было в 1975 году. То есть буксировочные скобы ржавели в рымах не менее 23 лет и до этого никому не мешали. Их ржавчину только иногда замазывали кузбасс-лаком по случаю ожидания, какой нибудь комиссии. Метод расхаживания сильно заржавевших резьб на флоте один: матрос с паяльной лампой. Заржавевшие детали сильно разогреваются, а затем быстро охлаждается забортной водой, в промежутках детали обстукиваются кувалдочкой и так до тех пор, пока в резьбовом соединении не появиться подвижность деталей относительно друг друга. Далее металлической свайкой или газовым ключом и конечно с помощью смазки эта подвижность превращалась во вращение пальца скобы и так до снятия скобы. Одну из двух такелажных буксировочных скоб, таким образом, удалось снять с рыма. Вторая никак не поддавалась. Автоген применять не хотелось из-за экономии кислорода и ацетилена, да и тяжеловато это для матросов таскать на руках 150 килограммовые газовые баллоны. Пришлось опять вспомнить, что я ещё и минёр. Был вызван командир минно-торпедной боевой части с кольцевым кумулятивным зарядом, а я сходил за детонаторами. Заряд по всем правилам подрывного дела закрепили на скобе и в момент послеобеденного отдыха личного состава (когда по пирсу не бегают матросы) подорвали. От заржавевшей скобы и следа не осталось, плюс к тому рым очистился от многолетних слоёв ржавчины и краски до металла. На пирс выскочил заспанный комдив и тут же получил доклад, что его приказание выполнено: торец плавпричала от буксировочных скоб освобождён. Б.Г. Глушак от такой наглости потерял дар речи до первого мата. Потом немного, но громко и витиевато поматерился, осмотрел

рымы, приказал и второй очистить как первый, только без взрывов, загрунтовать и покрасить, и пошёл досыпать. До ужина всё было исполнено.

Об использовании родственных и дружеских связей с пользой для боевой готовности любимых кораблей

Следующим эпизодом совместной с Рэмовичем деятельность, после списания якорьцепи, было изготовление оси для пусковой установки зенитно-ракетного комплекса. Рэмович как всегда появился на территории Дальзавода внезапно и с очень грустным выражением лица. Оказалось в ходе подготовки к ракетным стрельбам, за три дня до стрельбы, на МПК-36 сломалась одна из осей направляющих балок. В ЗИПах и на складах УРАВ ТОФ такой запчасти не было. По официальным каналам её можно было получить с завода изготовителя месяца через два-три, а стрельба послезавтра. Принцип старый — любимый корабль не бросаем ни в коем случае! Опять идём к моему дяде. Владимир Иванович отнёсся к нуждам флота как всегда серьёзно и профессионально. По распоряжению его друга — Главного металлурга Дальзавода Олега Чебыкина по остаткам сломанной оси была установлена марка стали, из которой её изготовили, класс чистоты поверхности и виды упрочняющей обработки. После этого выяснили на складе какого цеха имеется необходимая сталь и распорядились выдать нужное количество прута. Личный токарь главного металлурга взялся выточить ось. По готовности деталь перенесли в цех термообработки и обработали в ВЧ печи. В общем, от момента обращения за помощью до готовности ответственной детали пусковой установки ЗРК прошло менее пяти часов. Вот такие творческие отношения существовали и существуют сейчас между военными моряками и судоремонтниками Дальзавода. Ракетная стрельба прошла успешно.

Почерк

В конце июня 1977 года во второй половине одного из ясных солнечных дней возле берегового КПП я стал случайным свидетелем разговора между Серёгой Тишиным и комдивом Б.Г. Глушак. Серёга отпрашивался в посёлок, так как его сын Максим упал с велосипеда, и его истеричная мамаша потребовала срочного прибытия Серёги домой для доставки мальчика в госпиталь. А комдив невозмутимо потребовал перешвартовать МПК-36, который стоял форштевнем в сторону берега для юстировки ЗРК перед ракетной стрельбой, и после этого вообще идти домой до утра следующего дня и решать любые семейные дела. Я тут же предложил комдиву свои услуги по перешвартовке моего бывшего корабля. Он согласился, и Серёга поскакал домой лечить Максима и успокаивать жену. Корабль уже был готов к перешвартовке, оставалось только запустить главные двигатели и отходить от причала в бухту. Командного микрофона я в руки не брал. Все мои команды репетовал вахтенный офицер, начальник РТС лейтенант Вова Шушаков (к сожалению, он нас преждевременно покинул — погиб на острове Симушир в декабре 1983 года уже, будучи капитаном третьего ранга, в должности флагманского специалиста РТС бригады). Я до сих пор помню все отданные мною команды: «Отдать кормовые, отдать носовые, правая машина назад малый, руль лево на борт, правая машина стоп, левая машина вперёд малый, руль право на борт, левая машина стоп, прямо руль, правая машина назад малый, правая машина стоп, отдать левый якорь, задержать якорьцепь, подать бросательные, подать кормовые. Машины не нужны, готовность один час». Всё это я рассказываю так подробно из-за последующего вопля командира БЧ-5 старшего лейтенанта Сергея Трифонова из поста энергетики и живучести: «Швартовался Солдатенков!» «С чего это ты так решил?» — полюбопытствовал Вова Шушаков. «А с того, что было всего четыре реверса на правой машине и два на левой, Тишин ещё никогда меньше пятнадцати реверсов на каждую машину не давал! — сказал механик — почерк не скроешь». Так я узнал от моего бывшего инженера-механика, что у меня есть свой почерк в управлении кораблём при швартовке.

О практике взрывопожаробезопасности, применительно к конкретному проекту

В 1974-1977 годах по военно-морскому флоту прокатилась волна тяжёлых происшествий со взрывами и пожарами. Меры по взрывопожаробезопасности повсеместно были приняты самые жесточайшие. Мне стало ясно, что командование Военно-морского флота и Тихоокеанского флота всеми этими директивами и приказами конкретно моему экипажу не поможет. Все эти события застали нас на Камчатке, куда мы прибыли в составе экипажа МПК-143. У всех моих офицеров и у большинства мичманов уже был значительный опыт службы на проекте 1124. Однажды я собрал их всех в кают-компанию, и, зачитывая каждую статью НБЖ (Наставления по борьбе за живучесть), и задавал один и тот же вопрос: «Применима ли эта статья на нашем корабле? И если применима, то кто, как и в какой срок обеспечит её применение?» К сожалению, создатели документа к моменту его издания уже не учитывали фактической насыщенности кораблей и подводных лодок взрывопожароопасными факторами. Наставление создавалось для флота прошлого. Если не вдаваться в подробности, то в случае возгорания в машинных отделениях, при попытке тушить его огнетушителем, оно успевает приобрести размер для тушения его пожарным стволом. Но за время подготовки пожарного ствола возгорание становиться пожаром и его уже надо тушить с помощью переносного пеногенератора СО-500 и всё это с неизвестным исходом. Поэтому коллективно было принято решение и мною утверждено — не тратить время на огнетушители и пожарные стволы. Сразу готовить и применять СО-500 для попутного тушения пожара и для обеспечения эвакуации личного состава из машинных отделений. В тамбуре, перед выходными люками НМО и КМО висели на крючках специальные металлические бирки для каждого боевого номера машинных отделений, которые личный состав должен был забирать, входя в машинное отделение и оставлять на крючках, выходя из него. Процедура отрабатывалась до автоматизма на тренировках и учениях. По наличию или отсутствию бирок можно было судить о местонахождении персонала машинных отделений перед применением систем объёмного пожаротушения в машинных отделениях. Очень важно было убеждаться в отсутствии людей в НМО и КМО перед применением СЖБ так как распыляемая жидкостная смесь создаёт среду не пригодную для поддержания горения и конечно дыхания. Запускать СЖБ

обучался весь личный состав корабля. Обучение было упрощено тем, что в станциях управления СЖБ на всех подготовительных и пусковых вентилях были прикреплены номера порядка их открывания для приведения системы в действие. Станции управления СЖБ находились на верхней палубе и были видны с крыльев мостика. Тушение возгораний в машинных отделениях отрабатывались таким образом, что последние, покинувшие КМО и НМО, убеждались в полном наличии бирок, выходили к станциям управления СЖБ своих машинных отделений и устанавливали визуальную связь с одним из крыльев мостика. Далее их действиями можно было управлять условными знаками руками, голосом или фонарём. По сигналу с мостика пускалась первая очередь СЖБ, затем проводилась разведка эффективности тушения. При необходимости пускалась вторая очередь, но, как правило, хватало одной. Так получилось, что на МПК-143 мне не пришлось на практике попробовать эту тактику борьбы с пожаром. Но тем более ценно то, что она безукоризненно сработала у моего сменщика Саши Попова. Надо отметить, что мы с Сашей ходили по Тихоокеанскому флоту как ниточка за иголочкой и были полными единомышленниками. Уже после сдачи дел и обязанностей, когда я занимался формированием нового экипажа на береговой базе, МПК-143 вышел на мерную линию. И в ходе прохождения мерной линии в КМО произошло объёмное возгорание. Военный корабль — сложнотехнический объект и иногда бывают совпадения как неблагоприятных, так и разгильдяйских факторов, ведущих к пожару. В тот раз из-за соскочившего от вибрации с маслопровода масляного дюрита масло попало на быстро вращающуюся валолинию и распылилось. Одновременно от вибрации открутилась не сильно затянутая пробка слива конденсата из коллектора газосборника выхлопных газов одного из главных дизелей. Форс высокотемпературных выхлопных газов ударил в облако из распылённого масла и воспламенил его. Возник объёмный пожар. Новому командиру, под руководством которого ещё не проводились ни одного учения по борьбе с пожаром, осталось только выполнить всё то, что я ему передал в ходе сдачи корабля. Он с этим блестяще справился, тактика сработала — объёмное возгорание было ликвидировано, корабль своим ходом прибыл в базу. Ликвидация последствий возгорания силами личного состава заняла двое суток (в основном покрасочные работы). А ещё мы должны были призывать личный состав к соблюдению всех мер и правил взрывопожаробезопасности в наглядной агитации. Самым действенным оказался плакат, в котором было подробно расписано, какое количество всех видов взрывчатки,

топлива, всех видов масла, воздуха высокого давления и киловатт электроэнергии приходиться на каждого члена экипажа корабля пр.1124. Числа были ошеломляющими, только из суммарной мощности электрогенераторов на каждого члена экипажа приходилось по 12 киловатт. А из суммарной мощности главных двигателей на каждого члена экипажа приходилось по 458 лошадиных сил! Почти все члены экипажа, после ознакомления с концентрацией взрывопожароопасных факторов в столь малом объёме, изменили, своё отношение к выполнению мер и правил ВПБ. Но бдительные представители особого отдела распорядились плакат снять, так как, зная численность экипажа на основании данных с этого плаката можно было получить основные ТТД корабля! Сняли с сожалением, но свои взрывопожароопасные числа все уже знали.

О комплексном противодействии средствам воздушного нападения на кораблях пр. 1124

Если исходить из предположения, что лётчики вероятного противника обладают не столь глубокими знаниями о вооружении ПВО кораблей каждого проекта (в нашем ВМФ проектов было достаточно много), то можно немного напыжиться и попытаться выдать желаемое за действительное с помощью некоторых тактических приёмов. В общем, наши тактические идеологи рекомендовали к освоению следующее. Надувные уголковые отражатели (НУО) — рассеивают внимание атакующих пилотов, затрудняя классификацию целей на экранах стрельбовых РЛС. Ферромагнитную дымзавесу — которая скрывает корабль полностью от визуального и радиолокационного обнаружения. Имитацию выдачи целеуказания зенитно-ракетному комплексу с имитацией пуска зенитных ракет пуском РГБ-60 — вносит сомнения в решимость пилота завершить атаку и подталкивает его на маневр уклонения от ракет. Постановку заградительных всплесков теми же РГБ — отводит ракеты, летящие на корабль на сверхмалых высотах вплоть до столкновения ракет с всплесками от взрывов РГБ. И, наконец, применение собственно средств ПВО корабля ЗРК и ЗАК на поражение прорвавшихся сквозь весь этот спектакль пилотов-оптимистов или их ракет. Управляет комплексным противодействием СВН помощник командира корабля. Причём любая из предпринятых мер эффективна строго по своему месту и времени применения, иначе это бессмысленный расход ресурсов и боеприпасов (в основном РГБ, которые являются оружием противолодочным). Вот чтобы помощник ничего не перепутал и не упустил, была создан специальный тактический график использования перечисленных средств противодействия в функции от дальности до средства воздушного нападения, атакующего корабль. Идея отличная, но создатели этого тактического чуда кое-что не учли. А именно: на ГКП корабля, как правило, полумрак, для обеспечения различимости изображений на экранах РЛС и ГАС операторами. И для считывания показаний со шкал информационных приборов. Кроме того, на ГКП малых кораблей ещё и не очень просторно, чтобы бегать там со здоровенным графиком. Кабинетное изобретение требовало адаптации к месту его использования, хотя бы по размерам. На соответствующую мысль навело существование круглых логарифмических вычислительных

устройств. Когда график был подобно такому устройству, свёрнут в круг и подсвечен, он стал «Диаграммой комплексного противодействия СВН». Внешняя окружность была разбита на шкалу дальности в километрах, концентрические окружности, уменьшающегося радиуса, соответствовали скоростям СВН, а разноцветные спиралевидные кривые соответствовали перечисленным выше средствам противодействия. Если радиальную линейку диаграммы, установить на точку пересечения кривой вида противодействия, с концентрическим кольцом скорости СВН, определённой радиометристами по атакующей цели (а скорость была ясна после двух отметок на экране РЛС). То на шкале дальности диаграммы будет указана та дистанция до СВН, на которой надо подать команду о применении именно этого вида противодействия. При расчётах диаграммы использовались нормативы времени исполнения мероприятий по противодействию из тактических руководств, но не ниже чем «хорошо». К моменту завершения выполнения мероприятий того или иного вида противодействия оно начинало влиять либо на пилота, либо непосредственно на уже применённое им оружие, снижая или сводя на нет его эффективность. Простота устройства диаграммы и удобство использования способствовали её широкому распространению, вплоть до того, что автор был забыт (как в своё время изобретатель колеса), хотя рацпредложение было надлежащим образом оформлено и зарегистрировано, а диаграмма ушла во флот как колесо в цивилизацию. У командира МПК-145, Саши Куценко, и у его экипажа было волшебное свойство — что-нибудь «содрать» у соседей, красиво оформить и выдать за своё. Так однажды была срисована и диаграмма противодействия СВН, но пояснить, Командующему флотилией, как ей пользоваться они так и не смогли. О долгой жизни диаграммы я случайно узнал от своего бывшего помощника Гены Шумакова, с которым довелось встретиться на учёбе в Североморске. Предложена диаграмма была в 1977 году, а на учёбе мы были в 1985. Вот он мне и сказал, что одним из обязательных требований к кораблям, идущим на боевую службу, являлось наличие (рассчитанной для конкретного проекта корабля) «Диаграммы противодействия СВН» и умение её использовать.

Казус с зенитно-ракетным комплексом на МПК-101

Корабль успешно прошёл госиспытания, на которых поразил ракетным комплексом ракету-мишень с первой ракеты. На этом эпохальном событии его успешные ракетные стрельбы надолго прервались. Так как за не выполненные ракетные стрельбы спокойно снимали с должностей командиров кораблей по всему флоту, то не стали делать исключения для командиров МПК-101. Выход нового командира на ракетную стрельбу, на этом корабле, означал его скорое снятие с должности, из-за хронической неуспешности стрельб. И казалось, не будет конца этой зенитно-ракетной мазне и кадровой чехарде. Разумеется, подготовка к стрельбам проводилась строго по методике штаба ТОФ и по всем ПАСам и ПРСам. Все мыслимые и не мыслимые параметры ракетного комплекса и остальных корабельных приборов многократно проверялись и соответствовали нормативам «отлично». Ситуация была тупиковая и никто не знал что делать дальше. Но, как известно, после любой стрельбы составляется отчёт, к которому прикладываются фотографии всех индикаторов РЛС, используемых при выполнении РС, пусковых установок, в момент схода ракет с направляющих, и артиллерийских установок в момент первого залпа. А так же магнитофонные записи всех переговоров и команд между ГКП и центральным ракетным и артиллерийским постами. И вот после третьей или четвёртой неудачной РС, очередной дивизионный артиллерист-ракетчик, старший лейтенант Маркевич обратил внимание на то, что на фотографии, первой с пусковой установки сходила не правая, а левая ракета (!!!!). Он сначала глазам своим не поверил, начал убеждаться, что негатив при печатании фотографии не был перевёрнут противоположной стороной. Но всё было без ошибок, и негатив был вставлен в увеличитель при печатании правильно (к вопросу о пользе объективного контроля). Этого говорило о том, что при прохождении команды «Пуск первая» (т.е. правая) с пусковой установки сходила вторая (т.е. левая) ракета! Была создана мощнейшая комиссия и назначено грандиозное расследование (хотя после каждой неуспешной стрельбы создавалась не меньшая комиссия). После недели напряжённого труда, высокочтимая комиссия пришла к выводу. Ещё во время окончательной отделки и окраски корабля, после завершения госиспытаний, у стенки достроечной базы завода, во время покрасочных работ, были перепутаны местами штекерные

разъёмы правой и левой направляющих балок пусковой установки (!!!!). После чего с пусковой установки сходила ракета, которой пытались управлять с помощью сигналов, передаваемых не на её литерных частотах управления. И она совершала полёт по баллистической траектории, как неуправляемый реактивный снаряд. В дальнейшем на пусковых установках всех кораблей флота, с ЗРК «Оса-М» и «Оса-МА», разъёмы направляющих балок покрасили в разные цвета (левый — красный, правый — зелёный), а в последствии в ходе ремонтов и модернизаций устанавливали и разные по форме разъёмы для правой и левой балок. Разумеется, перед снятыми с должностей командирами кораблей никто не извинился и обратно на должности их не вернул. А дивизионных артиллеристов-ракетчиков и командиров БЧ-2 совсем не жаль — именно они со своей работой не справлялись.

Казус согласования прибора «С-4» на МПК-143

Проблема выработки курсового угла на обнаруженную ПЛ в ОГАС МГ-339Т была решена установкой в опускаемый контейнер независимого гироскопического прибора «С-4», который нуждался в согласовании к курсоуказателями корабля перед каждым опусканием контейнера и далее через каждые четыре часа. За выполнение этой процедуры, в силу её важности, по книге корабельных расписаний, отвечал лично командир группы гидроаккустиков. Но иногда, при отсутствии офицера, его обязанности по согласованию курса контейнера, выполнял кто-либо из гидроакустиков срочной службы, не вполне осознавая физику процесса. Вот так на одном из первых выходов в море, после прибытия на Камчатку, на МПК-143 курс контейнера был согласован с ошибкой около 180˚. Атомная подводная лодка — контрольная цель была своевременно обнаружена, и слежение за ней было почти непрерывным в течение восьми часов! И только на разборе обнаружения и слежения за контрольной целью было выяснено, что «С-4» был рассогласован почти на 180˚. Позор был жуткий, как раз этот параметр незазорно было бы и проконтролировать лично начальнику РТС и командиру группы гидроакустиков. Неграмотность одного гидроакустика и недооценка важности вводимого параметра его начальниками свели на нет отличную подготовку всего остального экипажа, и дала новому командованию бесспорные основания сомневаться в его боеготовности. Раньше проблем с вводом курса контейнера ни на одном из кораблей не возникало. В дальнейшем курс контейнера согласовывал, чуть ли не лично командир корабля. Так на собственных ошибках выявлялись слабые места корабельной организации.

Казус Подъёмно-опускного устройства контейнерного типа (ПОУ КТ-1А) на МПК-145

Этот казус можно было объединить с предыдущим, но у них разная природа, хотя объект один. Основным средством обнаружения подводных лодок на кораблях проекта 1124 является опускаемая гидроакустическая станция МГ-339Т («Шелонь»). Её особенностью как раз и является то, что она опускаемая. То есть шеститонный контейнер приёмоизлучателя ОГАС на особо прочном кабельтросе, опускается на глубину от 10 до 100 м с помощью гидравлической лебёдки. Таким образом использовать ОГАС (МГ-339Т) можно было только на стопе (без хода корабля относительно воды). А это существенно ухудшало тактические возможности корабля и терпелось только из-за весьма значительных дальностей обнаружения ПЛ. При некоторых условиях ОГАС обнаруживала ПЛ дальше чем навигационная РЛС обнаруживала надводные цели. Мало того что в боевой обстановке он лишался возможности маневрировать для уклонения от атак самолётов и ракет, он становился сильно зависимым от резкого ухудшения погодных условий (гидрометеорологических условий — ГМУ). Подъёмно-опускное устройство ПОУ КТ-1А имело ограничения по качке корабля, килевой, бортовой и вертикальному ускорению, причём если качку по крену и дифференту ещё можно было измерить, то приборов для измерения вертикального ускорения предусмотрено не было (я то у себя на МПК-143 такой прибор имел — друзья лётчики противолодочной авиации подарили акселерометр). Кроме того на МПК-143 впервые на кораблях проекта было установлено подруливающее устройство ВДРК-159А (Выдвижная движительно-рулевая колонка), специально для обеспечения подъёма ПОУ КТ-1А при ухудшении погоды. ВДРК была и на МПК-145, но и она при определённых условиях не помогала. Если момент перехода ГМУ через предельно-допустимые, хотя бы по одному параметру пропустить, то есть не поднять контейнер в шахту ПОУ КТ-1А, ситуация становилась аварийной, так как корабль не мог маневрировать с опущенным контейнером при продолжающемся ухудшении погоды. На этот и ему подобные случаи создатели корабля предусмотрели специальное устройство, перерезающее кабельтрос в критические моменты. Устройство находилось в отсеке тросоукладчика, имело вид газонокосилки с электроприводом, а рабочим инструментом был

диск с алмазной крошкой, способный в считанные секунды отрезать кабель. Причём первый диск был установлен на самом устройстве, а второй хранился не в ЗИПе, а в каюте командира боевой части пять (такое ему придавалось значение). Вот на это устройство и натолкнулся командир 117 дивизиона противолодочных кораблей капитан 2 ранга Лысин Лев Арсентьевич при первом ознакомительном обходе, вновь прибывшего, в состав его дивизиона корабля (кстати, уже второго). После всех пояснений командира о назначении устройства, комдив распорядился сдать оба алмазных диска для хранения на береговую базу (!?). Ибо в его голове мгновенно возникла страшная картина, в которой какой либо злоумышленник режет кабельтрос с целью доставить ему, комдиву, кучу служебных неприятностей. Приказание понято не было, но было выполнено. Прошло около двух лет, ситуаций, требующих применения резака не возникало. Но, всё-таки, Рок настиг ретивого комдива. Однажды, при отработке учебно-боевых задач, в ходе слежения за обнаруженной подводной лодкой, этот самый предел ГМУ на любимом корабле комдива — МПК-145, в противолодочном азарте был пропущен. Погода резко ухудшалась, как это часто бывает на Камчатке. Корабль попал в ту самую ситуацию, о которой заблаговременно подумали конструкторы, не предполагая наличия на флоте столь «дальновидных» комдивов. Кабельтрос пришлось перебивать взрывом кольцевого кумулятивного заряда в помещении тросоукладчика, чтобы как ящерица, отбросив хвост, выжить. Комдиву это сошло с рук, ибо он не стал афишировать своё распоряжение, а свалил всё на командира корабля. На всех кораблях проекта провели ревизию резаков и срочно восстановили их готовность к применению по прямому назначению.

О вреде увлечений для кадровых вопросов

Я имел неосторожность своих увлечений не скрывать. Так все мои друзья и знакомые знали, что я на досуге охотно ремонтирую часы. Об этом узнал и наш командир 117 дивизиона противолодочных кораблей Лысин Лев Арсентьевич. Как-то он принёс из дома будильник «Слава», который не работал, сказал, что будильник из спальни и попросил его посмотреть. Причина остановки механизма была предельно проста: на ось маятника намотался волосок от верблюжьего одеяла рыжего цвета, что было прекрасно видно с помощью лупы. Волосок был снят, будильник заработал. Неосторожность моя была в том, что на вопрос Лысина: «Что там было?», я честно сообщил причину и даже сказал: «А у вас в спальне верблюжье одеяло случайно не рыжего цвета?» Лысин изменился в лице — для него способ установления цвета одеяла существовал только один: побывать под этим одеялом! Я несколько раз видел его несравненную жену Розу, которая работала воспитателем детского сада. Там была такая тётя, вокруг которой резвый лейтенант не смог бы обежать за свой двухсуточный выходной, но, как оказалось, это не повод отказываться от ревности. Поэтому, как только потребовался командир для приёмки очередного корабля-новостройки, предназначенного для другого места базирования — моя кандидатура была предложена и утверждена незамедлительно.

Казус агрегатной БЧ-3

На всех кораблях проекта 1124 имелось помещение уязвимое в такой же степени, как и значимое — это агрегатная БЧ-3. Это надо же было в небольшом помещении, находящемся ниже ватерлинии в носовой части корабля, сосредоточить четыре электромашинных усилителя — приводов вертикального и горизонтального наведения двух РБУ-6000 и электромашинный преобразователь напряжения АТО-8/400 для системы приборов управления противолодочным оружием (СПУС ПЛО) СУ-504 «Дракон-1124». И все эти приборы обеспечивали работоспособность минно-торпедного вооружения и системы приборов управления противолодочным оружием, которое в совокупности с гидроакустическими средствами обнаружения ПЛ собственно и делало корабль противолодочным. Кроме того, в помещении находился центральный прибор системы тревожно-температурной сигнализации (ТТС) ракетного погреба «Карат-М». Помещение конструктивно было обречено на затопление как минимум из трёх источников: через гусак цистерны пресной воды, при её приёмке, водой охлаждения холодмашины, при возникновении неисправности и рабочей водой эжекторного насоса осушения, при ошибках в его эксплуатации. Из двух источников помещение затапливалось пресной водой и из одного забортной. Кроме того, по разгильдяйству баковой швартовной группы или матросов БЧ-2, при не задраенном люке на верхнюю палубу, в плохую погоду, морская вода могла попадать в агрегатную, что иногда тоже случалось. Самое печальное, что фундаменты электрооборудования, установленного на палубе помещения, были очень низкими и, даже при своевременном обнаружении факта поступления воды, личный состав не успевал принимать меры против поступления воды, до попадания её в электрооборудование. Таким образом, почти на всех кораблях проекта, не по одному разу заменялись ЭМУ, АТО и выходил из строя «Карат-М». Мне лично пришлось производить такую замену, будучи в должности командира БЧ-3 на МПК-41 (11 заказ). Замечания по этому помещению были высказаны конструкторам ещё при приёмке головного корабля на ТОФ — МПК-36 (10 заказ). Лично я ходил вместе с Главным конструктором Зеленодольского ПКБ Ю. Никольским в помещение агрегатной на МПК-41и показывал всё на месте. А реакция на эти замечания (только в виде повышения фундаментов ЭМУ и АТО) последовала через пять построенных кораблей на МПК-143 (15 заказ). То есть через пять лет! Начиная с МПК-143, при смене ламповой

гидроакустической станции МГ-322 на тиристорную МГ-322Т, освободилось помещение генераторного отсека как, раз рядом с помещением центрального поста ПЛО, который и являлся потребителем специальных напряжений от АТО и поставщиком управляющих сигналов на ЭМУ. Но там сделали шестиместную каюту вместо переноса туда агрегатной БЧ-3 (тоже нужно, но гораздо проще). За это время было уничтожено множество не дешёвого и дефицитного электрооборудования. Да и его ремонт или замена требовала техников-электромехаников высокой квалификации, которых на кораблях зачастую не было (не любой командир БЧ-3 мог взяться за такую работу). А задача решалась довольно просто: достаточно было провести в пост энергетики и живучести (ПЭЖ) светозвуковую сигнализацию, с использованием резервных жил электрических кабелей системы «Карат-М», проведённых прямо в ПЭЖ. При поступлении воды от любого источника пенопластовый поплавок, всплывая, толкал полутораметровый штырь, над которым стояла замыкающая кнопка. И у вахтенных (которые находились в ПЭЖе круглосуточно) появлялась возможность узнать о поступлении воды и прекратить его, ещё до того как её уровень поднимется до уровня фундаментов! Схема впервые была реализована на МПК-143, который не имел, с момента постройки, ни одного затопления этого помещения до отправки корабля на слом.

Казусы объективного контроля

В 1977 году по Тихоокеанскому флоту прошла могучая компания по организации объективного контроля за ходом учебно-боевой подготовки. Звукозаписи на магнитофоны переговоров между ГКП, КП и БП ни у кого вопросов не вызывали — тут всё было понятно. Работа групп записи на бумажные бланки то же всем была ясна. А вот когда речь зашла о фотографировании экранов радиолокационных и гидроакустических станций — пошли вопросы один умнее другого. Все командиры единодушно решили, что необходима фотоплёнка повышенной чувствительности (ну не менее 500 ед. ГОСТ). А это авиационная номенклатура и поэтому её получение на корабли во флотских тыловых органах вызывало многочисленные бюрократические затруднения. Начались длительные прения между командованием штабов и командирами кораблей на тему: «Так, когда будет организовано фотографирование индикаторов РЛС и ГАС?» «А когда вы нас обеспечите высокочувствительной фотоплёнкой?» Начали вопрошать об отсутствии подготовленных фотографов-любителей, нехватки фотохимреактивов, увеличителей и исправных фотоаппаратов, наконец. Только один командир никаких вопросов не задавал, что наводило командование на мысль о том, что он вообще не собирается заниматься организацией объективного контроля за ходом боевой подготовки на своём корабле. Дискуссия на вышеназванную тему приобретала скандально-дисциплинарный характер, а назначенные сроки неотвратимо приближались. И вот, наконец, в день доклада о готовности к объективному контролю, тот самый молчаливый командир выложил на стол командиру дивизиона отличные фотографии всех необходимых индикаторов. Фото были чистыми, чёткими и с изображением часов и со служебной табличкой с надписью: «Проба, дата, МПК-…». А те кто всё таки смог достать высокочувствительную фотоплёнку предъявили «портреты» послесвечения развёрток индикаторов своих ГАС и РЛС и ничего более. На вопрос о чувствительности плёнки командир ответил: «32 ед. ГОСТ». Оказалось что после последнего докования (то есть пребывания в условиях завода) экраны РЛС и ГАС, фотографируемые при выполнении учебно-боевых задач, были оборудованы тщательно изготовленными штативами для фотоаппаратов, которые позволяли производить фотосъёмку с выдержкой «от руки» при помощи фототросика. Оставалось только опытным путём подобрать диафрагму для каждого

фотографируемого индикатора, с учётом яркости изображения, привычной для операторов. Так как время выдержки равнялось времени одного полного или половине оборота (хода) развёртки (картинка на экране не могла обновляться быстрее развёртки), а расстояние для наводки на резкость измерялось рулеткой в сантиметрах и выставлялось на шкале объектива фотоаппарата. При столь значительных выдержках (более 3-х сек.) высокочувствительная фотоплёнка не требовалась. Главное — неподвижность фотоаппарата относительно фотографируемого экрана (индикатора), которая и обеспечивалась штативами. Рычажный взвод затвора фотоаппарата обеспечивал необходимую скорость перевода кадров и не отвлекал оператора от исполнения основных обязанностей. Запись номера кадра в графу «Примечания» любого журнала наблюдений и наличие в кадре часов с подсвеченной служебной табличкой с наименованием выполняемого учебно-боевого упражнения с календарной датой или только календарной даты придавали фотоснимкам необходимую документальность. Вопрос с подготовленными фотографами то же был решён заблаговременно: по поручению командира заместитель по политической части организовал фотокружок. Его участники производили фотографирование для боевых листков, стенгазет, в альбомы сослуживцев (а иногда и для подачи в розыск в случае беготни матросов с корабля). А лучшие из кружковцев привлекались к объективному контролю. Кроме того, над экраном МИЦ-224 (морской информатор целей), на ГКП корабля, фотоаппарат находился повседневно при всех выходах в море, что позволяло (при необходимости) фиксировать окружающую воздушную, надводную и подводную обстановку в пределах достигнутых дальностей обнаружения РЛС И ГАС. Как-то при возвращении с моря значительных сил КВФ, оперативный дежурный остановил всех у входа в горло Авачинской губы из-за очень сильного ночного тумана. Всю обстановку на экране МИЦ-224 мы несколько раз сфотографировали. Потом очень пригодились эти фотоснимки для доказательства, что не МПК-143 пытался столкнуться с атомной подводной лодкой, а МПК-145. Мало того, мы вошли во вкус и сообразили фотографировать совершенно изумительный прибор диагностики в посту АРЛС МР-123 («Вымпел-А») на индикаторную панель которого были выведены в цифровой форме (разными цветами и со строго определённым положением внутри контрольных ячеек: «норма» — зелёным, «допустимый предел» — жёлтым и «неисправность» — красным) все основные контролируемые напряжения и токи системы приборов управления артиллерийской стрельбой. Информативными были даже чёрно-белые фотографии благодаря

строго определённому расположению декатронов в своих ячейках. Этот казус иллюстрирует инертность мышления большинства и скептическое отношение командования к пытливости меньшинства подчинённых.

О выполнении ракетных стрельб отличным кораблём и кораблём-работягой

Первый экипаж для корабля пр.1124 на Камчатке был скомплектован и отправлен за новостроящимся кораблём в июле 1977 года, когда в составе Флотилии уже было два корабля этого проекта, передислоцированных из Владивостока. Командованием Камчатской военной флотилии было сразу принято решение делать его отличным кораблём. Специально для гарантированного вывода кораблей в отличные на КВФ была разработана методика конкретизации задач матросу, старшине, отделению, команде, офицеру, боевой части или службе. В этой методике задача вывода корабля в отличные решалась обратным ходом (по аналогии с решением обратным ходом некоторых астрономических задач). То есть, согласно методике оценок ГШ ВМФ, для того чтобы корабль стал отличным надо, чтобы отличными были 50% боевых частей, остальные не меньше чем хорошими. В отличной боевой части то же не все команды должны быть отличными, а где-то так процентов 60, остальные хорошими. В отличной команде то же не все отделения должны быть отличными, а чуть больше половины. И, наконец, в отличном отделении не все матросы должны быть отличниками БП и ПП, а чуть больше половины. А ещё специфика флотской организации такова, что в отделении могло быть от двух матросов, команды то же могли быть не полного состава. Конечно, ни в каком виде не должно было быть отрицательных оценок. Сам матрос то же не на 100% отличник, а по некоторым основным показателям, из них политподготовка конечно на первом месте. С целью облегчения задачи для вывода в отличные выбирались не самые большие и трудоёмкие боевые части. Таким образом, если правильно оценить способности подчинённых и оформить поставленные задачи в виде соцобязательств, то с высокой степенью вероятности, по прошествии полугодия боевой подготовки, можно претендовать на звание отличного (матроса, отделения, команды, боевой части и, наконец, корабля). Плюс заинтересованность старшего штаба и, с некоторыми натяжками, корабль становится отличным.

Сам корабль прибыл к постоянному месту базирования летом 1978 года, и с ним до конца года была проделана вышеописанная процедура. Сразу после прибытия корабля Камчатской комплектации, во всём, в отношении к двум предшествующим кораблям и к МПК-145 со стороны командования, начала сквозить

полная предвзятость. В снабжении, в укомплектовании личным составом, в условиях боевой подготовки, в несении боевых дежурств в праздничные дни. К примеру, если обычный корабль (не отличник) по каким, либо причинам не уложился бы в 45 минут при съёмке с якоря и швартовных по тревоге, начальство скажет, что уже давно сомневалось в его боеготовности. А с отличником такого просто быть не должно, особенно в праздники, вот и нечего создавать предпосылок к этому, постановкой отличного корабля в боевое дежурство на период этих самых праздников.

Ввиду сложности создания мишенной обстановки для зенитных ракетных стрельб планировщики боевой подготовки старались совмещать стрельбы двух и более кораблей. Так и произошло с ракетно-артиллерйскими стрельбами МПК-143 и МПК-145. Стрельбы спланировали на один день, казалось бы, созданы совершенно равные условия для стрельбы, вплоть до погодных. Ан нет. 143 получил для стрельбы две ракеты, у которых заканчивался гарантированный срок хранения, а 145 получил ракеты из неприкосновенного запаса (НЗ). Как это документально оформляли на базе ракетного оружия, и кто отдавал приказания на эту замену пусть останется на их совести. Гарантийную бригаду от завода изготовителя ЗРК «Оса-М» можно было бы распределить на стреляющие корабли равномерно, но бригада целиком была отправлена на 145. Последовательность выполнения стрельб в обычных условиях определяет тактический номер корабля или первая буква названия корабля по алфавиту, если нет, каких либо «других» соображений. Право первого залпа было предоставлено 145 (видимо были «другие» соображения). Кроме всего прочего на его борту были специалисты двух штабов — бригады и дивизиона, руководителем стрельбы был назначен начальник штаба бригады. На 143 сверх штатного экипажа был только один человек — руководитель стрельбы, командир бригады капитан 2 ранга Головко Л.И. До времени своей стрельбы мы находились на участке закрытия района ракетных стрельб и параллельно вели окончательную подготовку к ракетной стрельбе. За время «Ч -2» (т.е. за два часа до стрельбы) командир БЧ-2 старший лейтенант Беляков Сергей Николаевич обнаружил неисправность в системе наведения по горизонтали станции визирования ракеты (СВР). Командир бригады воспринял доклад о неисправности почти радостно, со словами: «Я это предчувствовал!» Но радость его была преждевременной, я не собирался отказываться от выполнения ракетной стрельбы. Дело в том, что при выполнении ракетных стрельб обязательно учитывался прогноз пролёта разведывательных спутников

вероятного противника и стрельбы производились либо до восхождения спутника, либо после его захождения, а прогноз прохождений РИСЗ давался только на трое суток. Жаль, я в то время не знал, что с 1978 по 1985 год ЦРУ получило всё, что мы так тщательно оберегали при выполнении ракетных стрельб, от одного из своих агентов в одном из наших НИИ. И если не выполнить стрельбу в запланированное время, то неизвестно когда это станет возможным в дальнейшем. А там погода, неисправности, отсутствие обеспечения и т. д.. Довольно быстро была обнаружена причина, вызвавшая неисправность: это был таходатчик обратной связи в системе горизонтального наведения станции визирования ракет (ГН СВР). Точно такой же был быстро найден в бортовом ЗИПе. Вопрос был лишь в том, что для перестановки шестерёнки с неисправного датчика на исправный требовалось выполнить ювелирную работу — просверлить в оси исправного датчика (диаметр которой всего 4 мм) отверстие, больший диаметр которого составлял 1.5 мм, с конусностью под фиксирующую шпильку в условиях качки и дефицита инструментов (впоследствии отсутствие отверстий в осях аналогичных приборов было подано как замечание по комплектации ЗИП). Командир бригады без удовольствия принял управление кораблём, по моей просьбе выбрал курс с минимальной бортовой качкой, и отпустил меня с мостика делать это самое отверстие в оси таходатчика. Он и предполагать не мог, что за двадцать минут шестерёнка будет переставлена по полной электромеханической классике и отверстие в оси будет не только требуемого диаметра, но и заданной конусности. Установка исправного элемента и согласование следящей системы заняли ещё минут двадцать. Командир БЧ-2 доложил о готовности к стрельбе. Пока мы устраняли неисправность, МПК-145 выполнил ракетную стрельбу, поразил мишень первой ракетой на максимальной дальности. Чем вызвал и нашу радость за боевого товарища. Сама по себе организация именно этих зенитно-ракетных стрельб была довольно сложной. Достаточно упомянуть о том, что два самолёта ТУ-16 должны были создать помеховую обстановку с помощью пассивных диполей из алюминиевой фольги и, сквозь это облако, производят атаку два самолёта-штурмовика, имитируя налёт СВН вероятного противника. ТУ-16 повторяли постановку помех, носитель ракеты-мишени сквозь облака помех пускал по нам ракету. Про спутники радиотехнической разведки я уже говорил. И вот, наконец, корабль в точке выполнения ракетной стрельбы, долгожданное обнаружение воздушной цели-мишени на фоне помех, выдача и приём ЦУ. А дальше песня ракетной стрельбы: «Ракетный,

Пеленг…, Дистанция… — принять целеуказание». «Целеуказание принято: Пеленг…, Дистанция…, Наблюдаю, Сопровождаю. Цель в зоне, Протяжка, Пуск первая, Сход, Нет захвата (ракета то с законченным сроком хранения), Пуск вторая, Сход, Захват, Падение первой, Широкий луч, Средний луч, Узкий луч, Встреча второй, Цель поражена второй ракетой, ЗАК «Добро». Веду огонь артиллерией». Вой (4000 выстрелов в минуту!) АК-630 и залпы (60 выстрелов в минуту) ЗИФ-72 подтверждают, что артиллерия работает по крупным осколкам мишени, уничтоженной ЗРК. Но всё это я рассказал как прелюдию предстоящего разбора РС. Корабли возвратились с моря, разбор был назначен через два часа, после швартовки второго корабля к причалу, в штабе бригады. Как заведено, первыми докладывали штурмана — у них всё отлично, стрельбы двух кораблей обеспечены необходимой точностью счисления и безопасностью кораблевождения. Вторыми докладывали артиллеристы-ракетчики о кораблях в порядке выполнения стрельб. На МПК-145 всё отлично, оценка «отлично»! А вот МПК-143 еле еле, устраняя неисправности, с большим трудом, да и то только второй ракетой на минимально допустимой дистанции выполнил стрельбу (т.е. почти промахнулся), оценка «удовлетворительно». Это как раз тот случай, когда в попытке угодить начальству теряется объективность разбора стрельбы. Но нашёлся действительно грамотный и объективный специалист — флагманский артиллерист-ракетчик флотилии, капитан первого ранга. Который объяснил всем остальным (в том числе и Командующему флотилии, присутствовавшему на разборе), что в соответствии с правилами оценки ракетно-артиллерийских стрельб, огневой показатель одинаково высок как для максимальных, так и для минимальных дальностей стрельбы (и тот и другой случай — использование оружия в предельных условиях). Мало того огневой показатель ещё и повышается за способность устранения неисправностей личным составом при нахождении в море (без посторонней помощи), возникающих в ходе подготовки и выполнении стрельб, а какой ракетой уничтожена цель не важно — их для того и стреляют по две. Напротив, на МПК-145 стрельбу фактически выполнил персонал гарантийной группы от завода — изготовителя ЗРК. И попросил учесть его замечания при вынесении окончательной оценки. Учли: МПК-145, «отлично», МПК-143, «хорошо». Ну, как говориться, спасибо за «объективность».

Казус стрельбовой артиллерийской радиолокационной станции МР-123 «Вымпел-А»

На трёх первых Тихоокеанских «Альбатросах» (МПК-36;41;117) были установлены артиллерийские радиолокационные станции «Барс» как и на МПК пр. 204. Но, начиная с МПК-81(13 заказ), устанавливались АРЛС МР-123, («Вымпел-А») и вторая артиллерийская установка АК-630. Государственные испытания АРЛС прошла успешно с помощью специалистов завода изготовителя, а вот корабельные радиометристы никак не могли её освоить. Может из-за новизны техники, может из-за повальной неграмотности всех, кто связан с её эксплуатацией, начиная с офицеров и заканчивая матросами. Усилий предпринималось много, а стрельбы продолжали выполнять резервным способом — от коллиматорной колонки. Наконец, когда это всем очень сильно надоело, я, будучи помощником командира МПК-81, предложил простую как барабан идею: изготовить из электрокартона в масштабе один к одному контрольные шаблоны на три пульта управления АРЛС. Офицеры радиотехнической службы засели за инструкции (заодно сами их выучили, как следует). И в итоге вычертили на бумаге-миллиметровке (то же не с первого раза, а уж чертить нас в Военно-морских училищах научили в серьёз) правильное положение всех переключателей и регуляторов на трёх операторских пультах в режиме «Стрельба основным способом», то есть с управлением артиллерийскими установками от артиллерийской радиолокационной станции МР-123. Затем, чертёжи были перенесены на электрокартон, где и были вырезаны все необходимые отверстия. Таким образом, при накладывании на пульты управления правильно ориентированных относительно пультов, соответствующих шаблонов, органы управления, установленные не правильно, не попадали в свои отверстия. Мало того, на шаблонах были указаны порядковые номера включения тумблеров и установки регуляторов. А если орган управления имел круглую форму, его положение не совпадало с яркими контрольными метками правильного положения на окружности. Проверка занимала времени ровно столько, сколько требовалось на расстановку шаблонов по своим пультам и исправление ошибочных установок регуляторов и переключателей. С этой задачей отлично справлялся офицер-контролёр при производстве артиллерийских стрельб по команде: «Время контролёра!»,

которым, по расписанию при выполнении артиллерийских стрельб, был офицер — инженер РТС, командир группы гидроаккустиков. Причём операторы с каждым разом делали на тренировках и стрельбах всё меньше ошибок, пока вовсе их не искоренили. Стрельбы наладились настолько, что операторы начали использовать и сопряжённый с АРЛС телевизионный визир, а метод контроля оказался универсальным. Опыт был распространён на все остальные корабли и не только на АРЛС, но и на другие приборы и системы, где требовалось быстро устанавливать в правильное положение много переключателей и рукояток. В частности флагманский штурман флота распространял этот метод уже от своего имени в штурманской службе. Немного подумав, мы назвали это «Методом фронтально-алгоритмического контроля» и не стали бороться за авторство, ибо боеготовность Флота выше этого!

О реальном повышении боевой готовности

При проектировании кораблей проекта 1124 конструкторы исходили из условий отличного базового обеспечения. Но в реальности кораблестроение значительно опережало береговое обеспечение и новейшие корабли прибывали в места базирования, построенные перед или в ходе последней войны, а то и хуже. В общем, мы должны были быть обеспечены с берега электропитанием, не менее чем требовалось для обеспечения осмотра и проверки оружия и технических средств без запуска бортовых источников питания. А в реальности его хватало только на освещение и камбуз. В пожарную систему с берега должна была подаваться вода под давлением не меньше рабочего, пресная вода на бытовые и хозяйственные нужды непрерывно. Сжатый воздух для поддержания давления во всех баллонах в пределах неснижаемого эксплуатационного. Пар в заданных параметрах для отопления жилых помещений и прогревания главной механической установки перед запуском. Две-три телефонных пары (ЗАС, ОТС и АТС) для связи со штабами без излучения в эфир. Но всё это в идеале. На самом деле пожарной воды, пара и сжатого воздуха не было. Редко была одна телефонная пара ОТС. Приходилось нести вахту на УКВ ЗАС для связи с оперативными дежурными. При отсутствии всего вышеперечисленного безжалостно уничтожался моторесурс бортовых дизельэлектрогенераторов (ДГ), компрессоров, насосов пожарной системы и парового котла. Пресная вода всячески экономилась. Всё это сокращало межремонтные сроки и приносило массу неудобств, отвлекающих от основной задачи — боевой подготовки. Как приходилось выкручиваться? При групповом базировании ДГ кораблей работали по очереди по графику, обеспечивая друг друга электроэнергией. Системы воздуха высокого давления соединялись между собой с помощью шлангов ВВД и штуцеров набивки метательных баллонов торпедных аппаратов (они как раз находились на шкафуте под торпедными аппаратами). Пожарные магистрали соединялись между собой. Удивительно, но факт — все системы охлаждения главных и вспомогательных машин на военных кораблях были автономны, в то время когда на гражданском флоте они уже давно были закольцованы. Эксплуатационные преимущества дизелей на гражданских судах были очевидны: достаточно иметь один работающий двигатель и с помощью подогреваемой им охлаждающей жидкости по закольцованным магистралям можно подогревать и держать в готовности к запуску любой другой

двигатель хоть главный хоть вспомогательный. Идея лежала на поверхности, но на кораблях проекта 1124, да и на многих других, реализована не была. Командир БЧ-5 и командир МПК-143 на свой страх и риск смонтировали необходимые трубопроводы и клапана для соединения систем охлаждения дизелей каждого с каждым и всех вместе между собой. Конечно, это было сделано на инженерном уровне с привлечением заводских специалистов, а возможность автономной работы всех систем охлаждения была сохранена применением отсекающих клапанов. Таким образом, в зависимости от установленного времени готовности к выходу в море, можно было держать механизмы готовыми к запуску по температуре масла и не расходовать моторесурс парового котла (по проекту, масло главных и вспомогательных двигателей перед запуском подогревалось паром), который не отличался большой надёжностью. Отпадала полная зависимость запуска двигателей от исправности котла. Таким образом, в зимних условиях Приморья и Камчатки вместо 45 минут корабль мог сняться с якоря и швартовных за 20 минут без нарушения требований эксплуатационных инструкций. Кроме того, впервые на ТОФ, корабль этого проекта был оборудован выдвижной движительно-рулевой колонкой ВДРК-159М. В основном это было сделано для расширения диапазона гидрометеорологических условий (ГМУ), при которых корабль мог бы использовать ПОУКТ-1А, уменьшая бортовую качку разворотом корпуса корабля по волне или против волны. Но некоторые пытливые умы разгоняли с её помощью битый лёд в месте швартовки и помнили о возможности ввода целей в углы обстрела при работе ОГАС на стопе. При мощности ВДРК всего в 50 квт появилась возможность иметь электроход до 2,5 узлов и невероятно увеличивалась маневренность в стеснённых условиях, а это позволяло начинать съёмку с якоря и швартовных под газовой турбиной (турбина после запуска через 10-15 минут была готова к даче хода у турбины разобщительная муфта была, но не было реверса, она давала ход только вперёд). К моменту выборки якоря корабль с помощью ВДРК был развёрнут курсом на выход из базы и газовая турбина готова к даче хода вперёд вплоть до полного (18 узлов). Время съёмки сокращалось до 15 минут, и уже определялась не готовностью ГЭУ, а другими параметрами (в штабах этого никто не анализировал)! Параллельно готовились к запуску главные дизеля, так как они находились в прогретом состоянии (закольцованные системы охлаждения!). На двадцатой минуте они запускались, и через пять минут корабль мог развивать хода вплоть до самых полных — вот и реализация идеи вывода сил из-под удара! И ещё одна вечная

проблема — пресная вода. Опреснитель на корабле был, но он был паровым. То есть для опреснения воды требовалось запустить котёл, получить пар и направить его в опреснитель. При этом производительность опреснителя была всего 500 килограмм воды на одну тонну пара, при невероятной сложности его эксплуатации. Все наши предложения по замене парового опреснителя на электрический успеха не имели. Хотя для дизель-электрических подводных лодок были разработаны и отлично себя зарекомендовали электрические опреснители. Правда они работали на постоянном токе, но я не видел преград для установки на корабле мощного выпрямителя (хотя тепловое действие постоянного и переменного токов одинаково). В сумме по весу и габаритам и выпрямитель и опреснитель были меньше чем паровой опреснитель. На малых кораблях вода не делится на питьевую и техническую. Начиная с 15 заводского номера (МПК-143), в ущерб запасам топлива, на кораблях появились цистерны льяльных вод аж на целых 18 тонн! Это в то время когда в местах базирования ещё даже не было сборщиков льяльных вод. Конечно, в ближайший доковый ремонт эти цистерны были соответствующим образом обработаны для приёма пресной воды, что значительно разрядило обстановку с пресной водой. Ну а когда корабли проекта начали ходить за границу, цистернам пришлось вернуть их первоначальное предназначение. Ещё один бич: «вовремя» сгорающие, при неудачных переходах с одного источника питания на другой, предохранители. Особенно часто это бывало на выходах в море при выполнении самых продолжительных задач, таких как контрольный поиск подводных лодок в заданном районе. Поиск мог длиться от трёх до пяти суток и от однообразия производимых операций личный состав уставал и начинал делать ошибки при переходе с одного электрогенератора на другой. Ошибки вели к всплескам токов в сети и как следствие к перегоранию предохранителей, в частности в отсеках усилителей приёмных трактов гидроакустических станций. Так вот для быстрейшей замены перегоревших предохранителей я предложил подвешивать запасные в прозрачных полиэтиленовых пакетиках на тех приборах, где они требовались чаще, чем в других местах (одновременно повышалась требовательность к специалистам-электрикам по улучшению качества переходов с одного источника питания на другой). О перегоревших предохранителях сигнализировали предусмотренные конструктивно неоновые лампочки, и их было видно сразу после входа в отсек. Оставалось только брать заведомо исправные предохранители из пакетиков, а не искать предохранители нужных номиналов в ЗИПе, для

устанавки их вместо сгоревших. Время, требующееся на эту операцию, было сравнимо со временем прибытия матроса-акустика в приборный отсек (в норме он был необитаем). Вроде всё просто, но ни в одной инструкции, по использованию радиотехнических приборов в корабельных условиях, такой простой рекомендации не было. Ещё одна «болезнь»: замена засорившихся топливных фильтров главных дизелей на выходе в море, что происходило даже при регулярной зачистке расходных топливных цистерн. При замене фильтров двигатель приходилось останавливать. Мы сделали каждому из двух главных двигателей ещё по одному параллельному фильтру с переключающими клапанами. Теперь при засорении одного из фильтров мотористы переключали клапанами топливо на параллельный (заведомо чистый) фильтр, а загрязнённый извлекали и загружали в ультразвуковую мойку. Остановка двигателей при таких манипуляциях не требовалась, скорость хода, соответственно, не уменьшалась. По проекту на корабль полагалось всего 50 метров телефонного кабеля для подсоединения корабельной телефонной сети к береговым телефонным сетям. Но кто и где видел, чтобы в остальных местах базирования, кроме базы приписки, до телефонного шкафа было 50 метров и меньше. Приходилось самостоятельно доводить длину кабеля до 200 м, вот этой длины хватало практически во всех местах базирования. Ещё одной «проблемкой» был подвесной лодочный мотор ЛММ-6А, которым была укомплектована корабельная шлюпка ЯЛП-4. Мотор отлично работал только при его испытаниях при приёмке шлюпочной комплектации на судостроительном заводе. Но при конкретном решении этой задачи лично я сделал вывод, что элементарно нарушалась инструкция по эксплуатации мотора. В качестве топлива двухтактного подвесного мотора использовалась бензомаслянная смесь. Бензин с октановым числом 76 должен быть смешан в соотношении 1: 20 с АВТОТРАКТОРНЫМ маслом, а почти везде на флоте для этих целей использовалось ДИЗЕЛЬНОЕ масло. Как только заливалась правильная смесь — мотор начинал работать безупречно. В дальнейшем требовалось регулярно производить его техническое обслуживание в объёме требований инструкции по эксплуатации. И вообще, чтобы стимулировать поддержание подвесных моторов в исправном состоянии я во всех базах предлагал шлюпочные гонки проводить не в традиционные два этапа (на вёслах и под парусом) а в три (на вёслах, под парусом и под мотором). Кроме того, при проведении субботников на корабле (был и такой политический маразм — проводить на кораблях, техническая эксплуатация и содержание которых и так строго

регламентированы корабельным уставом ещё и коммунистические субботники), политработники требовали личного участия командиров кораблей. Так вот я выбрал для себя как объект субботников регламентное обслуживание подвесного шлюпочного мотора ЛММ-6А. Командир на верхней палубе у шлюпки, в комбинезоне и с инструментами, не только руководит общекорабельным субботником, но и сам делает конкретное дело — все довольны, а больше всех шлюпочный мотор. А значение исправного подвесного мотора для корабельной шлюпки, особенно на малых кораблях, трудно переоценить. Интересно также, что под этим мотором было невозможно ходить в условиях забрызгивания. Брызги морской воды при попадании на изолятор свечи зажигания срывали зажигание и останавливали мотор. Мало кто знал, что для предотвращения забрызгивания достаточно было натянуть на головку цилиндра полиэтиленовую упаковку от сигнальных ракет (она точно подходила для этих целей по размеру). Всего какой-то пакет в обмен на надёжное движение шлюпки под мотором в плохую погоду!

И самое главное: запас основного противолодочного оружия — торпед на корабле был предусмотрен в количестве четырёх штук. Без особых затруднений на приёмные стеллажи торпедных аппаратов можно было брать ещё две торпеды, расчёты посадки и остойчивости корабля, а также прочности стеллажей это подтвердили. Кроме того, на палубы всех коридоров и кубриков можно было брать сверх комплекта артиллерийские снаряды в штатной укупорке в ящиках в один слой. Заявки на необходимое количество продовольствия на корабль, до определённого времени, делались «на глаз», по интуиции продовольственников, пока на основе норм снабжения мною не была создана таблица с аргументами: количество личного состава, количество пассажиров, вид продовольствия и заданная автономность. Зная остатки разных видов продовольствия на борту, легко было определить, сколько и чего нужно включать в заявку для обеспечения неснижаемых запасов и заданной автономности по каждому виду продовольствия. После создания этой таблицы составление заявок, на пополнение запасов продовольствия до заданной автономности, мог производить любой офицер или мичман корабля. Ещё одно слабое место проекта. Для стыковки с магистралями российского изготовления как береговыми, так и морскими на кораблях было всё необходимое. Но на море встречались технические чудеса, изготовленные за рубежом, а там свои технические нормы. В общем, в снабжении корабля трубопроводные переходники были только нашего стандарта, увы, это не обеспечивало необходимости соединения любого

трубопровода с любым. А таковая необходимость возникала достаточно часто. Корабли проекта 1124 предназначались для дивизионов и бригад ОВР (Охраны водного района). Автономность их невелика (а гоняли их вдоль всего побережья до 13000 миль за год) и, иногда, возникала необходимость пополнения запасов воды или топлива от мимо проходящих гражданских судов прямо в районах выполнения очередной задачи. А гражданские суда для нас строили страны СЭВ и некоторые капиталистические страны. Вот тут и возникали нестыковки трубопроводных систем. Известен случай, когда МПК-36 при пополнении запасов пресной воды в бухте Преображения от пассажирского теплохода «Хабаровск», постройки ГДР, был вынужден подавать шланги пресной воды через жилые помещения прямо в горловины цистерн, а не по штатным водоприёмным магистралям. Поэтому считалось делом чести при нахождении в условиях завода изготовить как можно больше вариантов переходников на различные соединения трубопроводов. Впоследствии, когда корабли проекта стали ходить на боевую службу, этот вопрос начали решать централизовано в ходе подготовки к БС.

Любое боевое мастерство и любая боевая подготовка могут быть сведены к нулю через пренебрежение вышеперечисленными «мелочами». Повышать реальную боевую готовность и корабля и соединения кораблей можно было только при полном осознании того, что мелочей в этом деле не бывает.

О системности в личной работе

Вообще служба в составе 114брк ОВР на Камчатке многое добавила к моему крейсерскому опыту службы. Комбриг Л. И. Головко от всех подчинённых требовал системности в работе и надо признать, своего добился. Планы проверок штабов и кораблей составлялись и выполнялись так, что охватывались все стороны жизни бригады, дивизионов и кораблей. Служить добросовестно хотелось всегда, но обязанности выполнялись как-то импульсивно, по текущей необходимости, без задела на будущее. И вот как-то, устав быть мальчиком для битья, я сделал то, о чём и пишу ниже. Был изготовлен «Годовой план-график выполнения личных обязанностей командира корабля». Выглядел он следующим образом: одни и те же дни недели всего года были выстроены колонками по месяцам, кварталам, полугодиям. Но это был не миниатюрный план-календарик, а ватманский лист бумаги, размещаемый под стеклом стола в каюте командира. В клеточках каждого дня года были разнесены мои личные обязанности из корабельного устава, устава внутренней службы, устава гарнизонной и караульной службы, строевого устава, дисциплинарного устава и всех действующих на тот момент приказов ГК ВМФ, Командующих ТОФ и КВФ. Конечно, они разделялись на ежедневные, еженедельные, ежемесячные, квартальные, полугодовые и годовые. Это всё давно было обкатано во всех вооружённых силах, но особенностью моего плана-графика была наглядность, позволяющая быстро ориентироваться, знать свою задачу на каждый час служебного времени и служить не по настроению, а по системе. Правда, в некоторых случаях, когда руководящие документы обуславливали накладку одних мероприятий на другие, приходилось либо отдавать предпочтение требованиям документов старших штабов, либо уменьшать количество мероприятий, не ухудшая качества их выполнения. С получением новых руководящих документов я сразу разносил их выполнение по времени в плане-графике. Таким образом, план-график позволял быстро обнаруживать накладки и противоречия в требованиях разных документов разных флотских органов. Становилось ясно, что единого согласующего органа на флоте и на флотилии не просматривается. И ещё он устранял иллюзию о бесконечном запасе служебного времени. Его форму впоследствии признало командование КВФ и рекомендовало к повсеместному внедрению на кораблях и в частях флотилии. Но это было, после того как почти полностью исчезли замечания по организации службы на

МПК-143 от проверяющих всех уровней от дивизионных до офицеров штаба ТОФ! Всё, что должен был лично делать командир, выполнялось систематически в промежутках времени, заданных документами, регламентирующими корабельную службу. Волей-неволей задавался ритм в работе командиров боевых частей и ниже. Прав был великий и ужасный капитан-лейтенант Никонов Вячеслав Николаевич, начальник штаба 117 дивизиона противолодочных кораблей: «Против системы может работать только система!», светлая ему память! Ибо именно эту его фразу я развернул в систему. Я и раньше не пытался уклоняться от выполнения своих обязанностей, но уж больно много в повседневной службе было отвлекающих факторов — совещаний, занятий, сборов, дежурств и т.д.. План-график позволял быстро выяснить, что же из выполнения личных обязанностей было пропущено, из-за этих отвлечений, и за счёт чего это можно исправить. С тех пор, везде, где я служил или работал (после увольнения в запас), от систематичности не отступал.

О противолодочных кораблях истинных и «мнимых»

К этому вопросу можно относиться по разному, но мы с вами коснёмся критерия стоимость-эффективность и преемственности корабельной организации от проекта к проекту. Начать лучше всего со второго. Когда самое верхнее командование не только ВМФ СССР но и Министерства Обороны осознало серьёзность ракетной подводной угрозы от верврагов, тогда почти все надводные корабли разом стали «противолодочными». Но назвать артиллерийско-торпедный корабль противолодочным одно, а спроектировать и построить корабль под конкретную задачу борьбы с подводными лодками — другое, и воспитать экипажи в противолодочном духе — третье. Исторически, по опыту прошедшей войны, всё лучшее от малых и больших охотников за подводными лодками вобрал в себя проект 122, но и задачи сторожевого корабля довлели над ним. В полной мере достоинства этого проекта оценили и морские части погранвойск. Заметим, что он вёл свою родословную от катеров (катерники всегда отличались лихостью и кавалерийским наскоком, что ни в коем случае не умаляет заслуг героев-катерников Великой Отечественной Войны), это существенно для дальнейших рассуждений. В чистом виде противолодочным был спроектирован МПК пр. 204, а экипажи на головные корабли проекта набирали с МПК пр. 122, вместе со сложившимися традициями и отношением к службе. Самосознание первых экипажей кораблей новых проектов отставало от возможностей и мощи материальной части и опять переползало в «мелкотравчатые» катерные традиции — а без боевых действий они не устойчивы. Суть их, сводилась к тому, что упрёмся — разберёмся. Но прогресс не стоял на месте, появились МПК третьего поколения пр.1124. И опять первые экипажи формировались из экипажей предыдущего проекта, МПК пр. 204. Это совершенно правильно, но вместе с личным составом на новый проект продолжали переползать традиции организации службы ещё с катеров (это своеобразный вид культуры, как у малочисленных народов и народностей, не имеющих письменности, передаваемый изустно и на личном примере, только в меньшем масштабе). Кстати, если кто не знает, корабль от катера отличается тем, что на корабле невозможно выполнить команду: «Оттолкнуть нос (или корму)». Масса корпуса такова, что мускульных усилий личного состава уже не достаточно. Это

тот случай когда, независимо от экипажа, количество переходит в качество. В общем, с этой стороны развития кораблей ПЛО развитие организации службы в сторону совершенствования шло по возрастающей и встречало некоторое непонимание участников процесса. Зайдём с другой стороны. Экипажи сторожевых кораблей пр. 50 (которые называли карманными крейсерами за паросиловую ГЭУ и 100мм. артиллерию главного калибра) комплектовались из экипажей эскадренных миноносцев, а там всегда пыжились на крейсерскую организацию. При начале строительства истинно противолодочных кораблей проекта 159, экипажи для них комплектовались со сторожевых кораблей проекта 50. А традиции продолжали просачиваться, но в этом варианте по нисходящей. У них были другие трудности — привести «глобальность» организации в соответствие с уменьшившимся тоннажём. Итог был впечатляющим: если рядом на одном и том же причале встречались уже почти одинаковые противолодочные корабли СКР пр.159 (159А) и МПК пр. 1124 (корабли почти одного тоннажа и с почти одинаковой численности экипажей, только с разными противолодочными возможностями), то и отношение экипажей СКРов к экипажам МПК было снисходительно-покровительственным. Хотя объективно один МПК пр. 1124, по поисковой производительности, стоил бригады СКРов пр. 159 (159А). Теперь о стоимости — эффективности. Были и другие прекрасные противолодочные корабли. Например: БПК пр.61 и пр. 1135 (1135А), которые впоследствии, скромно перевели в сторожевые корабли второго ранга. Но проект 61 отличался от проекта 159 (159А) только большим водоизмещением, численностью экипажа, прожорливостью газотурбинных двигателей и дороговизной содержания. Вооружение и гидроакустика были почти одинаковыми, численность экипажа почти вдвое больше, ранг второй. Особая гордость — архитектура и газотурбинная силовая установка, он действительно красив — «Поющий фрегат». Но одними мелодиями бороться с подводными лодками невозможно. А вот 1135М, кроме подкильной ГАС уже имел буксируемую гидроакустическую станцию (БГАС) «Вега» МГ-325, которая сочетала в себе достоинства подкильной и опускаемой ГАС, потому что антенна БГАС могла буксироваться на заданной глубине (в пределах ТТД). Правда, командиры кораблей очень не любили использовать БГАС из-за опасности потери буксируемой антенны. Так вот не случайно их переклассифицировали в сторожевые. Им практически не давали заниматься противолодочной подготовкой, а держали в базах из-за дороговизны эксплуатации. На топливе, которое один корабль с

двумя газотурбинными силовыми установками расходовал за суточный выход в море, КПУГ в составе трёх кораблей пр. 1124 мог вести поиск ПЛ трое суток! В общем, везде и всюду отношение штабов к противолодочным кораблям шло не от их тактико-технических данных и реального вклада в боевые возможности разнородных противолодочных сил флота, а от водоизмещения. Известен случай, когда летом 1977 года отряд из трёх кораблей: КРУ пр. 68У2 «Адмирал Сенявин», МПК-36 и МПК-143 (последним командовал я, а в сущности это два моих корабля) в течение трёх суток носился на скорости 24 узла по северной части Японского моря, обозначая отряд кораблей верпротивника. Для обеспечения боевой подготовки своих ПЛ. И было немного обидно, после окончания совместного плавания, получить от крейсера наши координаты и курс для следования в базу. На «старшем брате» видимо не знали, что навигационные системы и приборы у нас с ними одни и те же, мореходность не ограничена, а опыта повседневного плавания, пожалуй, побольше. А так как я на этом чуде управления и связи не только служил, но и был прикомандирован к штурманской боевой части, то знал истинные возможности его навигационной аппаратуры, это было обидно вдвойне. У МПК только автономность и водоизмещение меньше. И вообще всего неделю назад мы в этом же районе вели трёхдневный контрольный поиск ИПЛ для подготовки района к учениям, в которых сами же и приняли участие. Успешно вернулись в базу без помощи «старшего брата».

«Радиомолчание» на рейдовых сборах

В конце февраля 1977 года МПК-143 сразу после выхода из завода попал на рейдовые сборы кораблей 47 брк ОВР в бухту Чажма. В сборах кроме всех остальных кораблей участвовало сразу четыре корабля пр. 1124. Где-то на второй день руководитель рейдовых сборов объявил о введении режима полного радиомолчания. То есть весь обмен информацией между кораблями и штабами только сигнальными прожекторами, сигнальным клотиком, сигналами БЭС (боевого эволюционного свода сигналов) или флажным семафором. Мы с энтузиазмом восприняли приказание комбрига и дружно опустили контейнеры гидроакустических станций МГ-339Т на глубину 10 метров (до снятия блокировки) для использования звукоподводной связи с помощью ГАС ЗПС МГ-26. Поэтому параллельно с тренировками сигнальщиков между кораблями шёл нормальный обмен служебной информацией по каналам звукоподводной связи (ЗПС). Но и это ещё не всё. Наши корабли были укомплектованы релейными УКВ радиостанциями сигнальщиков Р-622. Радиостанция имела такую узкую характеристику направленности антенны, что перехват её работы был практически исключён. Но «злые лейтенанты» на этом не остановились. В системе групповых атак Р-770 «Гранат»был служебный (11-й радиотелефонный) канал, на очень высокой частоте и с фазовой модуляцией. А так как я почти год служил на крейсере управления флотом КРУ «Адмирал Сенявин», то возможности нашего радиоперехвата знал достаточно подробно и точно знал, что такие высокие частоты да ещё с фазовой модуляцией в то время перехвату просто не подлежали. Поэтому ограничения в радиообмене нас (четырёх кораблей) практически не коснулись. И комдив Б.Г. Глушак нас всячески поддерживал. Он вообще хорошо относился к командирам кораблей своего дивизиона. Однажды, на каком-то совещании в штабе флота он сказал комбригу стратегических подводных лодок, что командиры подводных лодок в надводном положении «злым лейтенантам» его дивизиона (это он так «ласково» называл своих командиров) в подмётки не годятся. В ходе рейдовых сборов комбриг часто собирал командиров кораблей на флагманский корабль, минно-сетевой заградитель «Вычегда», для занятий по тактической подготовке и приёма зачётов. Прибывать нужно было на своих шлюпках, их тоже выборочно могли проверить на предмет укомплектованности всем необходимым. Утро одного из таких дней выдалось очень туманным. Мой корабль стоял на

якоре в самой дальней точке от флагмана. Никто из командиров, сославшись на туман, к флагману не прибыл, кроме меня. Я воспользовался приёмом, описанным в одном из номеров журнала «Морской сборник». Шлюпка получала навигационное ориентирование от корабельного штурмана и техника-оператора МИЦ-224. С корабля следили за шлюпкой с помощью РЛС «Дон» и по УКВ связи передавали нам магнитные курсы для перехода в тумане к флагманскому кораблю. Мы выполняли его команды, идя по магнитному компасу, при полном отсутствии видимости. Пользуясь отсутствием остальных командиров (то есть отсутствием очереди), я подтвердил допуск на самостоятельное управление кораблём (допуска подтверждались каждый год), сдав зачёты всем флагманским специалистам и лично командиру бригады. К полудню видимость улучшилась, и обратно на свой корабль я вернулся уже без применения радиолокационного навигационного ориентирования.

Казус со специальным ключом.

Однажды на МПК-143 при выполнении учебно-боевой задачи по поиску подводных лодок, при одном из опусканий контейнера ОГАС МГ-332Т, сработала сигнализация «Вода в контейнере». Поиск был немедленно прекращён, шеститонный контейнер антенны ОГАС поднят в шахту ПОУКТ-1А. Ничего хорошего это не предвещало. Возможно, что это только минимум воды достаточный для срабатывания сигнализации (датчик располагался в самом низу контейнера), но может быть и полное затопление первого прибора, то есть всего контейнера! Немного облегчало ситуацию действие заводской гарантии — корабль был принят в состав ВМФ менее года назад. На завод немедленно ушла телеграмма строителю по гарантии, корабль был поставлен к причалу закрытому от воздействия волнения, контейнер поднят на специальных винтовых домкратах вместе с крышкой лебёдочного отделения, поставлен на технологические стопора для вскрытия и ревизии. Ко всеобщему облегчению протечка была минимальной, а вода поступала через узел заделки ввода кабельтроса в контейнер антенны ОГАС. Гарантийная бригада прибыла быстро, и было это вечером в выходной день. Конечно, никто не бросился немедленно устранять неисправность. Бригада приехала не с пустыми руками, а со значительным запасом спирта, который и стала незамедлительно употреблять не по прямому назначению, т.е. внутрь. Утром понедельника, слегка похмелившись, гарантийная бригада приступила к осмотру протекающего узла. Для вскрытия узла заделки и последующей его герметизации был привезён специальный ключ из титана, чуть ли не единственный на весь Дальний восток. Вот именно

этот ключ, при использовании без страховочной стропки, выскользнул из рук не сильно трезвого монтажника гарантийной бригады и, жалобно тренькнув, упал между стенкой шахты ПОУКТ-1А и контейнером. Зазор между шахтой и контейнером составлял 35-40 см. Причём сам контейнер был частично погружён в воду по действующую ватерлинию. Нет, ключ не упал на дно морское, он упал на крышку шахты ПОУКТ-1А внутри шахты. Гарантийный ремонт остановился не начавшись.

В соответствии с порядком, установленным командиром дивизиона, командиры ежедневно прибывали на утренний и вечерний доклады в класс тактической подготовки и производили доклад по определённой форме. На вечернем докладе в порядке своей очереди я доложил о попадании ключа в практически недоступное место (ну если только корабль поставить в док, тогда можно достать). Аналогичный доклад пошёл по команде. Так как с гражданских специалистов спрос мог быть только косвенным, то во всём был обвинён командир корабля, то есть я. Дескать, чуть ли не сам наливал и сам ронял ключ. Изо дня в день повторялся один и тот же доклад: достать ключ не можем. Но чем выше доклад, тем большее непонимание он вызывал. У верхнего командования как всегда возникал один вопрос: чем они все там занимаются? А это как раз тот случай, который не может быть решён количеством задействованных специалистов. Необходимо было принимать качественно новое решение, ибо случай с подобным ключом был первым и возможно единственным в Военно-морском флоте и в Министерстве судостроительной промышленности. Давление со стороны верхнего командования нарастало. В воздухе начали витать намёки на дисциплинарные и кадровые решения. В свою очередь строитель по гарантии уже был готов заказывать новый спецключ на заводе-изготовителе ОГАС в Ленинграде! Но все эти пути преодоления ситуации требовали много времени. Открывать крышку шахты ПОУКТ1А категорически запретили, дабы ключ навеки не ушёл в донный ил. Хотя это было исключено т.к. с внутренней стороны крышка ПОУ КТ1А была упрочнена стрингерами и шпангоутами, которые образовывали обрешетку на внутренней стороне крышки и не позволили бы ключу никуда упасть, но этих доводов никто не слушал — там, в кабинетах, устройство нашего корабля знали лучше. В общем, ситуация «близок локоть да не укусишь». В посту энергетики и живучести был смотровой лючок, но он был весьма мал для чудо-богатырей легководолазов (я бы сам полез) со всем снаряжением. А кто сказал, что для выполнения этой задачи нужен богатырь? Легководолаз — да, а габариты чем меньше, тем лучше. Вот и пришёл звёздный час старшего матроса-

газотурбиниста Галилова (примерно как у Гагарина)! В смотровой люк он проходил даже будучи одетым в легководолазный костюм. Акваланг АВМ-3 без водолаза тоже проходил в этот же люк. Началась кропотливая, но экстренная подготовка Галилова в качестве легководолаза для выполнения этого спецзадания. Нельзя было допустить ни малейшего риска при этом специфическом погружении, потому что пространство между крышкой ПОУКТ-1А и нижней частью контейнера было очень стеснённым и не допускало никакой страховки кроме сигнального конца. Парень оказался очень толковым и вдумчивым. Тренировки это подтвердили. Суть решения на подъём ключа состояла в том, чтобы спустить в эту тесноту отдельно человека в легководолазном костюме и отдельно дыхательный аппарат, состыковать дыхательные шланги уже после лючка и, не одевая акваланга на плечи, найти злополучный ключ на крышке шахты ПОУ. Причём под контейнером, между его нижней частью и крышкой шахты, пространства вполне хватало, так как контейнер был приподнят и поставлен на технологические стопора. Перед началом погружения на крышку был спущен герметичный подводный фонарь для поисков не на ощупь и не в слепую. Замысел полностью удался. На поиск и извлечение ключа ушло всего пятнадцать минут.

На утренний доклад я принёс, завёрнутым в мятую газету, тот самый ключ, о котором уже было известно даже командующему Тихоокеанским флотом, а может уже и Главкому ВМФ. Все выслушали очередную порцию утренней рутины и приготовились к гвоздю программы: очередной взбучке старшего лейтенанта Солдатенкова А.Е., командира МПК-143, по поводу непринятия мер для подъёма бесценного инструмента. Я стоически выслушал очередную серию упрёков и угроз и совершенно буднично положил предмет разговора на стол командира дивизиона. Что подумал в этот момент комдив неизвестно, явно ничего хорошего, но победителей не судят, пришлось потерпеть в свою очередь и ему. Самое печальное, что нельзя было разглашать способ подъёма ключа и, как следствие, представлять главного героя — старшего матроса Галилова к поощрению за грамотные и самоотверженные действия в необычайной ситуации. На вопрос комдива: «Как вам это удалось?» Пришлось покривить душой и сказать, что всю ночь кидали магнит от списанного магнетрона, привязанный на капроновом конце, в пространство между крышкой шахты ПОУ и нижней частью контейнера и, в конце концов, вытащили ключ. За всеобщим удовлетворением и ликованием руководства было забыто (или сделан вид, что забыто), что ключ изготовлен из

немагнитного металла — титана. В дальнейшем Галилов конечно был поощрён отпуском с выездом домой, но формулировка поощрения, к сожалению, была иная.

Разделка и герметизация узла крепления кабельтроса гарантийной бригадой была произведена за один рабочий день. Ещё световой день ушёл на выход в море и испытания контейнера на максимальную глубину погружения, а общий простой корабля составил неделю. Впоследствии я вспомнил о движении корабля в ходе госиспытаний в ледовых условиях с контейнером, не поднятым в шахту из-за неисправности гидравлической лебёдки, под гарантию ответсдатчика. Возможно, это были последствия того «гарантийного» плавания.

О случае, когда за невыполнение приказания можно получить внеочередное увольнение на берег

Корабль готовился к первой своей ракетной стрельбе в новом месте базирования — на Камчатке. Всё, что можно было сделать у причала, было сделано. Облёт зенитно-ракетного комплекса самолётом ЛИ-2 (комдив Лысин назвал его ТУ-16, это к вопросу о квалификации того, кто мною в то время командовал) с аппаратурой БОКИЗ (бортовой комплекс-измерений и записи) выполнен. Следующая и основная стадия подготовки — тренировки расчёта зенитно-ракетного комплекса по реальным целям. Тренировки проводились в дни полётов истребительной авиации с аэродрома Елизово. Так как посадочная глиссада аэродрома проходила над Авачинской губой, корабль становился на якорь под глиссадой и расчёт ЗРК «Оса-МА» мог обнаруживать, сопровождать и условно обстреливать до 60 целей за световой день. Истребители, выполнив свои полётные задания, заходили на посадку и использовались нами как реальные цели, идущие на корабль (они были об этом предупреждены и отрабатывали свои задачи, допустим нашего условного уничтожения или обнаружения факта работы по ним наших радиолокационных станций). И вот в разгар тренировок, когда весь расчёт ГКП и ЗРК вошёл в состояние спортивного азарта, когда и обнаружения получались на максимальной дальности, и сопровождение проходило без срывов, полёты истребителей прекратились. Ждём. И вдруг радиометрист станции обнаружения воздушных целей докладывает: «Цель воздушная, пеленг … , дистанция … , идёт на нас!» ГКП бодро реагирует: «ЗРК, принять целеуказание, пеленг… , дистанция …». Доклад из зенитно-ракетного поста: «Целеуказание принято, пеленг… , дистанция… . Но через некоторое время: «Товарищ командир, мы эту цель сопровождать не будем». «Почему?» — возмутился я. Флегматичный голос старшины команды зенитно-ракетного комплекса в ответ доложил: «Судя по скорости и величине отметки на экране РЛС — это рейсовый ИЛ-62 «Аэрофлота», у него на борту до 186 пассажиров, поэтому мы эту цель сопровождать ракетным комплексом не будем». На ГКП пауза — смотрим в сторону, откуда должен появиться пассажирский самолёт. И вот он появляется во всём великолепии, со всеми выпущенными закрылками, предкрылками и шасси, уже на небольшой высоте и на малой скорости. ИЛ-62 действительно красивый самолёт. Ни

экипаж лайнера, ни его пассажиры даже предположить не могли, что матросы и старшины — операторы из состава расчёта зенитно-ракетного комплекса скромного МПК-143, способного разнести в клочья любой боевой самолёт, отнеслись к ним с таким уважением и осторожностью, что даже в учебных целях не стали сопровождать боевым зенитно-ракетным комплексом. А у меня возникла невольная гордость за этих прекрасных ребят, которые чётко различают, где тренировка, а где бой, и ради кого мы все здесь на этом корабле находимся. Я взял микрофон общекорабельной боевой трансляции и всему расчёту ЗРК объявил внеочередное увольнение на берег, которое и было реализовано в ближайший выходной день.

О поисках пьянствующих офицеров

С юношеских времён судьба наградила меня крупным носом со множеством капилляров (помню у деда по отцовской линии был такой же, у дяди такой же). Соответственно и цвет у него был красноватый. А так как встречают по одёжке…(в моём случае по внешности) то и встретили меня на Камчатке настороженно. А не сплавил ли Штаб Флота к ним, непогрешимым, пьянствующего командира корабля вместе с новейшим кораблём? Вопрос возник и требовал разрешения в возможно короткие сроки. Способы поиска ответа были весьма разнообразны. Так, например, все мичманы штаба дивизиона втихаря докладывали командиру дивизиона капитану второго ранга Лысину Л.А. всё, что удавалось выудить о командире, из разговоров с членами экипажа и из своих, не всегда объективных, наблюдений. Они могли в любое время заглянуть в каюту, с каким либо бестолковым вопросом, а то и откровенно предложить выпить в вечернее время. Сам командир дивизиона старался, как мог. Организация плановых и внезапных проверок наличия спирта, предназначенного для обслуживания технических средств, один из способов его стараний. На утренних докладах он под благовидными предлогами сажал меня за ближайший стол в классе тактической подготовки для оперативного анализа выдыхаемой воздушной смеси (обнюхивания). Например, он мог вызвать меня к себе между двумя и тремя часами ночи, якобы для инструктажа по вопросам старшинства в дивизионе перед своим выходом в море, на время его отсутствия на берегу. Ходя передо мной по помещению, где происходил «инструктаж», он проходил так близко, что мне волей неволей приходилось отклоняться в сторону во избежание задевания меня его плечом. А утром я узнавал, что эти обязанности возложены на другого командира. Из десяти командиров восемь были капитанами третьего ранга, и было бы не вполне вежливо оставлять старшим в дивизионе старшего лейтенанта. Кстати моё не высокое воинское звание в глазах командования косвенно подтверждало подозрения об алкогольном прошлом. Ведь задержали же присвоение очередного воинского звания капитан-лейтенант за что-то? Причина задержки была как банальна, так и печальна: к этому времени я уже три раза участвовал в приёмках новостроящихся кораблей, в разных должностях. А приёмка только одного корабля это два года вне поля зрения отдела кадров. В кадрах бушевало мнение: офицер ничего не просит, значит, ему ничего не надо и дожидались прибытия нового корабля в состав соединения —

глядишь и причины для задержки присвоения звания, по итогам приёмки корабля, найдутся. Причин не находилось, а время ушло. А прощальную подлость мне устроил командир бригады ОВР с Русского острова. Представление на звание перед уходом на Камчатку было послано по требованию председателя приёмной комиссии от штаба моей будущей 114 бригады кораблей овр. Но его вернули из-за ошибок в оформлении (по вине офицера по кадрам штаба 47 бригады кораблей овр) и, вместо исправления, попросту уничтожили по приказанию комбрига (это мне рассказал мой одноклассник Петя Калашников, представление на которого посылали вместе с моим, его тоже вернули, исправили и послали снова). На Камчатке знали о посланном представлении (одним из замечаний комиссии по приёмке корабля в состав КВФ как раз и была беспричинная задержка очередного воинского звания командиру), ждали итога, но, на всякий случай, наказывали даже за повод к проступку. Прервалась вся эта бестолковщина хорошим штормом в прямом смысле слова. Как-то Лысин пошёл в море на моём корабле один без офицеров штаба дивизиона. Цель выхода — закрытие района стрельб для береговых ракетно-артиллерийских войск (БРАВ). Погода в морях, омывающих полуостров Камчатка, меняется в худшую сторону внезапно. Видимо оперативная служба Камчатской Военной Флотилии ухудшение погоды просто «проспала». Иногда это возможно при формировании циклонических явлений в средине Курильской гряды или в Охотском море. Командующий Флотилией дал на все корабли в море приказание: «Укрыться». Что случалось не часто. Я за всю свою службу таких штормов могу припомнить не больше четырёх-пяти, а такое приказание вообще только одно. Надо сказать, что Лысину в то время было сорок девять лет (!). По понятиям старшего лейтенанта — весьма серьёзный возраст. Шторм он переносил очень тяжело. Я даже дал команду корабельному фельдшеру мичману М.Драгун (фамилия такая) быть готовым к оказанию медицинской помощи, но обошлось. Корабль, не имевший ограничений по штормовой мореходности, был герметизирован, выход на верхнюю палубу запрещён, средства борьбы за живучесть в готовности к применению. Главные машины работали надёжно, навигационные приборы тоже. Одна боевая смена переносила штормовую качку удовлетворительно, пища разносилась по боевым постам, можно заниматься поисками укрытия от шторма. У восточных берегов Камчатки укрытий практически нет. Пришлось прятаться от ветра и волны за малюсеньким островом Уташуд. Вокруг него мы ходили почти двое суток до улучшения погоды. Наконец более-менее стихло, и даже появилась возможность стать на якорь. Так

как во время качки комдив почти ничего не ел, то я приказал коку пожарить картошки с мясом (на кораблях ВМФ это всегда деликатес), лично заварил крепкого и вкусного чая и предложил Лысину покушать. Он охотно согласился. И вот когда он собирался перейти к чаю, я спросил, нет ли у него каких либо желаний. То ли в шутку то ли в серьёз он сказал, что было бы не плохо выпить стакан коньяка. Я открыл свой сейф и достал оттуда бутылку армянского коньяка трёхлетней выдержки, упакованную в футляр из пенополиуретана, чтобы не бренчала при качке, и налил стакан, как он просил. Комдив выпил стакан и стал разглядывать бутылку. На бутылочной этикетке отчётливо читался штамп фиолетовой штемпельной краской: «Ресторан “Камчатка”» — ресторана, который уже больше года был закрыт на ремонт. Комдив это знал, потому что около года была в отъезде его неподражаемая супруга Роза, и он иногда посещал подобные заведения. Он был удивлён наличием бутылки коньяка, нетронутой столь долгое время. По логике алкоголиков сначала выпиваются пищевые алкогольные напитки, а уж потом всё что есть. В общем, бутылка коньяка в штормовом море была той каплей дополнительной информации о не верности подозрений в мой адрес, которой оказалось достаточно для полного их снятия. Каким то образом Лысину удалось довести свои выводы до командира бригады, которого до этого факта он же убеждал в обратном. С меня в недельный срок поснимали все ранее выдуманные взыскания и присвоили очередное воинское звание капитан-лейтенант (первое истинно морское, как мы шутили). На этом поиск зелёных чертенят в моей компании был прекращён. А бутылку коньяка я стал держать в сейфе постоянно — мало ли что?

Следует упомянуть о ценном опыте штормовок на Камчатке. В штабе 114 брк ОВР бережно хранились ленты барографа с записями наиболее выдающихся циклонов за несколько десятков лет. В определённый момент они были проанализированы одним очень толковым офицером штаба. Даже не флагманским штурманом, а заместителем начальника штаба по мобилизационной подготовке. Результатом анализа стало распоряжение командира бригады капитана второго ранга Головко Леонида Ивановича. Комбриг распорядился на все корабли получить по дополнительному барографу с местом расположения в каютах командиров кораблей. На стёклах барографов в штурманской рубке и в каюте командира корабля с внутренней стороны стеклографом нанести линию осреднённого наклона от самых мощных циклонов. Это около 45º. И разрешил командирам кораблей начинать приготовление корабля к съёмке

для перехода в свою точку штормовки внутри Авачинской губы, как только график падения давления на ленте барографа будет стремиться к параллели с контрольной линией на стекле барографа, не дожидаясь команд от оперативного дежурного бригады. Разрешалось уведомить оперативного дежурного о том, что съёмка с якоря и швартовных уже началась, исключительно для обеспечения навигационной безопасности в горле Авачинской губы. Точки штормовки за кораблями были закреплены на постоянной основе, то есть в эту точку не мог попасть никакой другой корабль или гражданское судно. Сразу прекратились случаи повреждения корпусов кораблей из-за плохих условий стоянки у причала при штормовой погоде. В других местах базирования таких полномочий командирам никто не предоставлял, а жаль, что хороший опыт остался на Камчатке невыездным.

Казус безопасности артиллерийских стрельб

Выражение важное во все времена и на всех флотах: «Две шапки пороха, прицел вчерашний, дай бог не по своим — выстрел событие, попадание случайность», теперь никак не проходило. Правила артиллерийских стрельб (ПАС) были написаны кровью мирного времени. Поэтому были предусмотрены специальные команды, прекращающие стрельбу в случае малейшей опасности для её участников и обеспечивающих средств. Учтено было всё, кроме неуклонно возрастающей скорострельности артиллерийских систем. Таким образом, если исполнять требования ПАСов буквально и пытаться прекратить стрельбу голосовыми командами, то за время произнесения команды, её восприятия и исполнения личным составом, весь практический боезапас уйдёт в ту сторону, где принесёт непоправимый вред участникам обеспечения стрельбы. Но и не выполнять требований ПАС нельзя. На кораблях проекта 1124 не всё было так плохо. Корабли были оснащены системой групповых атак «Гранат» Р-770. Суть системы в том, что если хотя бы один корабль противолодочной ударной группы имел гидроакустический контакт с подводной лодкой, то все корабли КПУГ могли по его наведению, с помощью этой системы, применять против ПЛ противолодочное оружие. А для того чтобы системы приборов управления противолодочным оружием (СПУС ПЛО) кораблей могли выработать собственные данные для стрельбы, кроме информации, получаемой от наводящего, им нужны были два очень важных параметра, а именно: пеленг на наводящий корабль и дистанция до него. Эти параметры корабли получали от своих радиолокационных стрельбовых систем — ракетной или артиллерийской. Местонахождение наводящего корабля знали только на ГКП и чтобы сократить время наведения антенн стрельбовых РЛС на него, по наводящему кораблю попросту выдавалось электронное целеуказание с экрана МИЦ-224 (морского информатора о целях). Но, чтобы в пылу боя, корабль своей же тактической группы, не был обстрелян по ошибке, в МИЦ был предусмотрен режим «ЦУ по наводящему». При использовании, которого одновременно размыкалась цепь стрельбы той системы, которая использовалась в интересах Р-770. Вот именно это свойство системы групповых атак и было использовано для обеспечения безопасности артиллерийских стрельб. Командир корабля наблюдал на экране МИЦ-224 всю

картину стрельбы и в случае малейшей опасности нажимал на МИЦ-224 одну из кнопок выдачи «ЦУ по наводящему», а лучше сразу обе. Срабатывали реле разрыва цепей стрельбы. И вспыхивали сигнальные транспоранты на информационном приборе командира ИПК-В: «Цепь стрельбы (ЗРК или ЗАК) разорвана». Всё это происходило очень быстро и молча без команд, положенных по ПАС. Правда, истины ради, надо сказать, что в центральных постах (ЦРП и ЦАП) были тумблеры снятия блокировки цепей стрельбы. Поэтому они были опломбированы в положении, при котором управление блокировкой происходило с ГКП. И возле каждого тумблера были установлены предупреждающие надписи: «Снятие блокировки только по приказанию с ГКП». Но при наличии на борту корабля старших начальников специально для них разыгрывался спектакль по исполнению команд из ПАС. Однажды первый зам. командующего флотилии обратил внимание на неторопливое и очень чёткое произношение команд и возмутился: «Да вы уже давно попали в буксировщик вместо мишени с такой неторопливостью». Командир, молча его выслушал, глядя на два светящихся табло на информационном приборе командира ИПК-В: «Цепи стрельбы ЗАК разорваны». Объяснять что-либо было бесполезно, так как темп стрельбы на эсминце, которым когда-то командовал адмирал, был пять выстрелов в минуту, а не 4000 как у артустановки АК-630!

Об использовании неинформированности старших начальников

Как я уже упоминал — первым кораблём проекта 1124 на Камчатке был МПК-122 под командованием капитана 3 ранга Шевченко Юрия Ивановича. В основном, как командир, он вырос на кораблях пр. 204, на Камчатку пошёл из-за льгот, во всём перестраховывался и старался не показывать всех возможностей своего нового корабля. Меньше покажешь — меньше будут требовать. Так он смог убедить комдива Лысина в том, что опускание и подъём контейнера ПОУ КТ-1 незначительно проще запуска космического корабля, а меня об этом не предупредил. Когда комдив пошёл с нами на выполнение одной из противолодочных задач мы попали впросак. По его торжественной команде: «Опустить контейнер ОГАС на глубину 90 метров!» я буднично, прямо с ГКП с помощью прибора дистанционного управления работой ПОУ задал указанную глубину, взвёл амортизаторы подъёмно-опускной каретки шахты ПОУ и опустил шеститонную антенну на 90 метров за 90 секунд. Комдив не поверил (!), так как на 122ом процедура опускания и подъёма занимала не менее получаса, и только после подробных пояснений понял, как длительно и умело его неинформированностью пользовался Шевченко (мягко говоря — водил за нос). Пришлось мне, впоследствии, извиниться перед Ю.И. за выдачу его цеховой тайны, следовало бы ему держать коллегу (т.е. меня) в курсе своих отношений с командованием. Что он впоследствии и делал.

Об умелом использовании квалификации своих подчинённых

В мирное время не самой первой, но одной из основных задач военно-морского флота была и есть задача обеспечения испытаний новостроящихся кораблей. В широком замысле противолодочной обороны были учтены и торпедные катера на подводных крыльях. Сами они имели гидроакустические станции, но с небольшой дальностью обнаружения подводных целей, поэтому не представляли непосредственной угрозы для подводных лодок. Но были варианты. Ведь на каждом катере можно нести четыре противолодочные торпеды! Такие катера строил один из Владивостокских судостроительных заводов. На них была предусмотрена приёмная аппаратура системы групповых атак «Дозор-Тритон», предшественницы системы «Гранат». Таким образом торпедные катера могли по данным от системы групповых атак МПК пр.1124 выходить в атаку на ПЛ! То есть МПК мог быть лидером очень серьёзной тактической противолодочной группы. Характерно то, что при движении на крыле, катера были недостигаемы для торпед с подводных лодок вероятного противника.

Однажды потребовался МПК пр.1124 для обеспечения швартовных испытаний, а в случае удачных швартовных, и ходовых испытаний одного из вновь построенных торпедных катеров. По элементарной логике, для гарантированного обеспечения выполнения важной задачи, был послан самый новый (и подразумевалось самый исправный корабль) МПК-117. Корабль был поставлен к причалу завода рядом с испытываемым катером для швартовных испытаний. К сожалению, заводские специалисты изгнали его с позором, якобы как не готового к обеспечению испытаний, из-за неисправности в системе групповых атак. Важность обеспечения испытаний была столь велика, что последовательно туда же были посланы все остальные корабли дивизиона, кроме самого первого (т.е. головного на ТОФ МПК-36). Но дошла очередь и до него. Я был на этом корабле вторым командиром после легендарного «Папы Квасова» Николая Нефёдовича. Корабль уже многое перенёс за время испытаний и службы на ТОФ и его иногда щадили. Но это был не тот случай. Швартуюсь к стенке Владивостокского судостроительного завода, откуда до меня с позором были отправлены три моих предшественника. Начинаю с того, что иду на катер-новостройку и лично тестирую приёмник системы «Дозор-Тритон», не взирая

на попытки протеста со стороны заводского персонала (зря я что ли был командиром боевой части три на МПК-41, в заведовании которого находилось это чудо техники). Проверка опорных осциллограмм показала, что НЕ ГОТОВ К ИСПЫТАНИЯМ именно этот самый приёмник, то есть испытываемый катер. Было непонятно, почему мои предшественники не сделали так же. Самоуверенность сдатчиков этой аппаратуры была столь высока, что они не сомневались в собственной непогрешимости. Когда им стало очевидно, что они зря издевались над целым дивизионом исправных боевых противолодочных кораблей, надо было, как-то заминать назревший было на уровне Главкома ВМФ скандал (спасая свою репутацию, контрагенты доложили о мнимых причинах задержки испытаний во все инстанции). Я связался с комдивом Глушак Б.Г. (капитан второго ранга, фамилия у него такая) и получил чёткое указание: извинения принять спиртом, сколько дадут, и обеспечить ходовые испытания. Ходовые испытания корабль обеспечил, а спирта налили аж 60 литров (месячная норма для МПК пр.1124 11 кг.!), ибо сильно обидели дивизион противолодочных кораблей бригады ОВР.

О воздействии творчества А. Грина на некоторых командиров кораблей ВМФ СССР

Свой первый корабль я принял в сентябре 1975 года в не вполне исправном техническом состоянии: до моего вступления в командование был упущен в разнос правый главный двигатель. Процесс его замены был длительным и закончился в начале июля 1976 года. Требовались ходовые испытания вновь установленного главного двигателя. На флоте все выходы в море происходят только по плану боевой подготовки. Я пытался два-три раза подать в план БП ТОФ испытания главных машин в районах боевой подготовки в заливе Петра Великого, но там и без нас «учебных войн» хватало, весь флот интенсивно занимался более важными делами, чем испытания двигателей. И тут меня осенило, подать в план БП испытание главных машин в районах боевой подготовки в Амурском заливе. Не знаю, почему и не знаю кто, но на испытание главных машин скромного МПК-36 планировщики БП ТОФ отдали ВСЕ районы боевой подготовки в Амурском заливе, то есть я мог ходить, где хотел. И тут я вспомнил, что моя двоюродная сестра — дочь моего любимого дяди, Наташа, в данное время находится в пионерском лагере на полуострове Де Фриза! Я всегда тщательно прорабатывал со штурманом пути следования корабля в районы боевой подготовки, но тут был особый случай. Во-первых, корабли ТОФ уже давно не использовали районы боевой подготовки в Амурском заливе. Ещё во время моей учёбы в училище перед КПП упал учебный артиллерийский 57 мм снаряд со среднего десантного корабля (СДК), выполнявшего артиллерийскую стрельбу по морской цели в Амурском заливе. Считалось, что стрельба безопасна по дальности, но рикошет долетел до КПП училища. Во-вторых, с нашей осадкой в 5.2 метра Командующий ТОФ запретил кораблям пр.1124 пересекать изобату (линию равных глубин) 10 метров при подходе к берегу или навигационным опасностям. Но на траверзе м. Де Фриза были необходимые глубины на расстоянии 2 кабельтова от берега. Поэтому всё наше маневрирование в интересах испытания главных машин должно было прерваться постановкой на якорь на траверзе м. Де Фриза, для перерыва на обед (в интересах заводских специалистов). Корабль в режиме «прохождения узкости» направился к полуострову Де Фриза. Штурман лейтенант Максимов блестяще справился с задачей и около полудня корабль прибыл в заданную

точку.

Никто из ветеранов-сотрудников пионерского лагеря не припоминал, чтобы, когда-либо корабль Военно-морского Флота становился на якорь на траверзе м. Де Фриза на расстоянии 500 м.(2.7 кбт) от пляжа. От корабля отошла шлюпка под моим командованием, с хорошо тренированными гребцами, и с ходу выбросилась на пляж. Тут забегали пионервожатые, и воспитатели с целью выяснения, что за маневры проводят военные моряки или с чего такая честь? Я представился, с предъявлением удостоверения личности, и попросил найти мою любимую двоюродную сестру Наташу Солдатенкову. Наташа была найдена в считанные минуты. С разрешения администрации лагеря она, и указанные ею друзья по пионерскому лагерю, со всеми предосторожностями и в сопровождении одной из вожатых были доставлены на борт корабля. Детям была устроена небольшая экскурсия по кораблю, а потом их пригласили в кают-компанию, где уже ждал накрытый стол — мечта пионера на пляже: мороженное, лимонад, пирожные и широкий набор конфет. Правда всё хорошее быстро кончается, я не имел права находиться в районе м. Де Фриза больше полутора часов. С не меньшими предосторожностями, пищащих от восторга экскурсантов, доставили на место, откуда взяли. Тем же путём, как и прибыли к полуострову мы двинулись обратно на продолжение ходовых испытаний вновь установленного правого главного двигателя. Испытания, как и визит вежливости, закончились благополучно. Кроме того, никаких вопросов от оперативных служб флота не последовало.

По прошествии длительного времени выяснилось, что «риск и подвиги» в честь двоюродной сестры были напрасными — Наташа даже не смогла вспомнить этого эпизода из своего пионерского детства и из моего командирского «авантюризма». Поняв о чём речь, она иронизировала: «Саша, а почему не было алых парусов или хотя бы корабль не был покрашен в алый цвет?» На что я сурово ответил, что военный корабль дизельгазотурбоход и его родной цвет серодикий (тот, что иногда называют шаровым), а двоюродная сестра может быть любимой, но не возлюбленной.

Крысиные сюрпризы

Как известно родственники матросов и старшин срочной службы шлют своим любимцам посылки со всякими вкусностями и не только. Во избежание сюрпризов в виде денег, азартных игр, алкоголя или наркотиков реализована специальная процедура получения посылок и денежных переводов. Назначенный приказом командира корабля почтальон (из проверенных и дорожащих этим назначением), старшина или матрос, со старшим (из офицеров или мичманов) по доверенности от командира корабля получает и доставляет почтовые отправления на корабль. Посылки выдаются командирам боевых частей или старшинам команд и вскрываются адресатом в их присутствии. Деньги, если сумма значительная, принимает на хранение командир боевой части и выдаёт их под конкретные покупки с проверкой расходования в соответствии с устной просьбой владельца денег. Это делалось для избежания закупок алкоголя на корабль. При отсутствии запрещённых вложений в посылках адресаты вступают в полное владение содержимым посылки. Используют содержимое по всякому: от смакования в одиночку до угощения всех ближайших сослуживцев по отделению, команде или поедания содержимого вместе с земляками и одногодичниками по призыву. Как правило, надолго лакомств не хватает, и они заканчиваются в ближайший вечерний чай. Но любители посмаковать лакомство могут припрятать часть полученного от родственников в местах ограниченного доступа, например в помещении своего боевого поста. Вот так однажды одному из командиров отделений мотористов-дизелистов, который был родом из благословенной Украины, прислали солидный шмат сала. Он угостил салом тех, кого счёл нужным, а остаток, завёрнутый в газетку, припрятал на будущее и не где нибудь, а в приборном шкафу системы дистанционного автоматического управления главными двигателями ДАУ «ПОЛЮС».

Теперь немного о братьях наших меньших, о корабельных крысах. С их присутствием на кораблях боролись всегда, но с переменным успехом. Дело в том, что на корабли крысы попадают, прежде всего, с продовольствием из береговых продовольственных складов. Вторым путём попадания их на корабль являются соседние корабли при стоянке борт о борт. Третьим путём являются швартовные концы, по которым в отсутствие крысоотбойников портовые крысы попадают на корабль. Так что если в данный момент на корабле крыс нет или

они себя никак не проявляют, то это не означает, что их нет вообще или не будет завтра. А вот в условиях корабельных лабиринтов в виде кабельных трасс и трубопроводов борьба с крысами сильно затруднена, хотя и не прекращается никогда.

Однажды утром в ходе осмотра и проверки оружия и технических средств командир БЧ-5 старший лейтенант Ермаков Сергей Иванович доложил мне о выходе из строя ДАУ «ПОЛЮС» главного двигателя правого борта! Тут надо немного сказать об особенностях ДАУ «ПОЛЮС». Именно в этой системе была на практике реализована газоструйная автоматика. То есть вместо электрических сигналов в системе работала так называемая газоструйная логика. Другое её название — пневмоника. И если питать пневмонийные элементы сухим, чистым воздухом под заданным давлением, то там ломаться в ней попросту нечему. А раз движущей энергией для работы автоматики является газ, то и распространяется он не по проводам, а по трубочкам. Трубочки изготовлены не из металла, а из сравнительно мягкой пластмассы — поливинилхлорида. И трубочек этих довольно много, почти как проводов в электроприборах. Когда в поисках неисправности был открыт шкаф с пневмонийными логическими элементами, глазам инженера-электромеханика предстала чудовищная картина: несколько десятков полихлорвиниловых трубочек были съедены крысами! Оказывается, крысы по запаху нашли сало в заначке командира отделения мотористов-дизелистов и съели не только сало, но и газету, в которую оно было завёрнуто, а заодно и все воздушные трубочки, испачканные салом. Система автоматики, устойчивая против радиационного поражения, не устояла перед натиском грызунов. Крысам было глубоко безразлично, то, что они выедают внутренности системы управления двигателем мощностью 10000 лошадинных сил. Главное, что пахнет салом! Выйти из этой сложной ситуации без вызова гарантийной бригады на Камчатку удалось только благодаря наличию достаточного количества полихлорвиниловых трубочек в ЗИПе и чёткой оцифровке концов трубочек на штуцерах пневмонийных элементов. После этого казуса всё пневмонийное оборудование подвергли ревизии на предмет крысонепроникаемости и крысоустойчивости. Входные отверстия приборных шкафов, куда входят кабеля и трубопроводы, защитили сеткой из вольфрамовой проволоки, а личному составу, в очередной раз, категорически запретили прятать съестные припасы на боевых постах. На восстановлении автоматики работали командир БЧ-5 и я. Находились остатки трубочки на штуцерах с одинаковыми номерами, отрезалась из ЗИПовых запасов трубочка необходимой длины, на её концах

специальными чернилами наносились те же номера, и трубочка натягивалась на свои штуцера. И так много десятков раз. Как ни удивительно, но восстановление ДАУ прошло без ошибок. Работа заняла весь световой день.

Об ударной бестолковщине

Командование Камчатской военной флотилии всегда гордилось и не к месту выпячивало свою способность оперативно реагировать на недостатки, выявленные комиссиями Штаба ТОФ. Обычно недостатки старались устранять до окончания работы комиссии, то есть до попадания в итоговый акт проверки. Однажды, когда кораблей проекта 1124 в 114 брк ОВР было уже четыре, одна из комиссий обратила внимание на то, что корабли при стоянке в базе с берега получают только пресную воду и минимум электроэнергии. А пара на обогрев и воды в пожарные магистрали как не было, так и нет. Командующий флотилией, узнав об этом замечании, сделал вид, что впервые слышит о необходимости такой невиданной роскоши. Но устранять замечание надо и он приказал начальнику МИС развернуть между двумя пирсами в бухте Завойко мобильную котельную. А так как сроки эксплуатации передвижных парогенераторов предполагались длительными, их решено было разместить в быстросборных металлических ангарах. Действительно монтаж и запуск котельной был произведён в рекордно короткие сроки. И котельная стала вполне успешно снабжать корабли проекта 1124 паром с параметрами, обеспечивающими обогрев. Вот только одна маленькая загвоздочка, на которую при выборе места установки котельной никто не обратил внимания. Котельную поставили в таком месте, откуда ветрами постоянно несло чёрный дым от не полностью сгоревшего мазута в сторону пирса «Шпора» у которого и стояли МПК пр. 1124. Розу ветров никто не учёл, хотя все начальники моряки и все знали о существовании такого климатологического понятия. Кроме того, морякам же известно как бороться с дымностью при сжигании мазута: необходим избыток воздуха для полного сгорания топлива. Но и об этом некому было подумать (компрессоров не было для избыточной подачи воздуха). Приборная вентиляция кораблей, каждое утро при осмотре и проверке оружия и технических средств, засасывала воздух с чистым углеродом вперемешку в недра электронной и электрической аппаратуры, медленно и плавно понижая сопротивление изоляции приборов. Вначале этого заметно не было, но на четвёртом месяце, от начала эксплуатации котельной, неисправности посыпались как из рога изобилия. Противостоять этому силами личного состава было невозможно. Командование дивизиона и бригады чихало на все доклады командиров кораблей о несовместимости углеродного загрязнения с электроникой, называло это всё выдумкой и

усиливало спрос за неисправности. В общем, коллективная безграмотность руководства в системном решении поставленной задачи была на лицо, но никто не собирался этого признавать и менять что-либо.

Казусы увеличения количества КПУГ

Изначально в планы строительства серии кораблей проекта 1124 была заложена численность тактических групп по пять кораблей. Это было абсолютно правильно: один корабль в ремонте, один отрабатывает задачи боевой подготовки после ремонта, а три корабля составляют боеготовую корабельную противолодочную ударную группу (КПУГ). Соответственно заказ на обеспечение кораблей групповым и базовым ЗИПом был рассчитан на базирование количества кораблей кратного пяти. Но где-то в недрах Генеральных или Главных штабов родилась мысль, что пять кораблей в одной КПУГ многовато и их количество уменьшили до четырёх, приказом Главкома ВМФ. Но забыли изменить заказ Министерству судостроительной промышленности (МСП). И МСП добросовестно продолжало, силами заводов-изготовителей, комплектовать ЗИПы на пятёрки кораблей. А ЗИП на пятёрку поставляется судостроительным заводом со сдачей каждого пятого корабля и отправляется к месту его базирования. Таким образом, базовый ЗИП четырёх кораблей, базировавшихся в главной базе ТОФ — Владивостоке был отправлен на Камчатку вслед пятому «Альбатросу» ТОФ и первому для Камчатки. Там он немедленно был пущен на ремонт кораблей пр. 1135, прибывших несколько ранее пр. 1124, благо стандартизация позволяла это сделать. А вот когда стали появляться неисправности на кораблях, для которых этот ЗИП комплектовался, их ремонтировать было уже не чем. Дальше, больше: ЗИП второй пятёрки направили на Сахалин в порт Корсаков, но сами корабли временно базировались в Советской Гавани, так как глубины в Центральном ковше порта Корсаков не позволяли базировать в нём корабли с габаритной осадкой 5,2 м. Это временное базирование длилось около трёх лет. И конечно базовый ЗИП второй пятёрки пустили на восстановление боеготовности новейших тральщиков, благо опять та же стандартизация. А чем перебивались «Альбатросы» неизвестно. Повезло только КПУГ скомплектованной для залива Владимира, её базовый ЗИП попал по назначению.

О диверсантах мирного времени

В один прекрасный момент мне пришлось столкнуться со странным явлением: ОГАС МГ-339Т, показавшая на государственных испытаниях отличную дальность обнаружения дизельэлектрической подводной лодки пр. 613 (а это весьма малозаметная подводная цель), вдруг ни с того ни с сего «слепнет». В летнее время в районе Главной базы мы в основном пользовались подкильной ГАС МГ-322Т из-за особенностей гидрологии, и оставляли этот вопрос на потом. Но после перехода на Камчатку вопрос встал ребром: гидрология отличная, первый тип, а где проектная дальность обнаружения? Все опорные параметры акустики были в норме, в этом я был абсолютно уверен, так как командиром группы гидроакустиков у меня был лейтенант Ю. Васильев, выпускник факультета радиоэлектроники Ленинградского ВМУ им. Макарова, отделения гидроакустики, призванный для трёхлетней службы в ВМФ сразу после выпуска из училища. Я и сам не последний человек в радиотехнике — базовое образование военный инженер-электромеханик по противолодочному вооружению надводных кораблей, плюс радиолюбитель с 13 лет (с шестого класса), с уклоном в сторону автоматики и телемеханики. Нельзя было сказать, что ОГАС совсем «ослепла», но резкое уменьшение дальности обнаружения просматривалось отчетливо. Так как мощность излучения в импульсе была более 100% от ТТД (конструктивный резерв!), претензий к передающей части не было. А вот способности в приёме сигнала, отражённого от подводной цели, вызывали обоснованные сомнения. И опять же это не выход приёмного тракта из строя, а что-то другое (электронные шумы на месте). Сильно подумав, мы решили искать причину в приёмных цепях: посторонние (не маркированные или с маркировкой, не соответствующей технической документации) радиоэлементы. Искали довольно долго, почти неделю, но очень тщательно. И вот когда уже почти пришли к мысли, что надо вызывать гарантийную группу из Ленинграда с завода-изготовителя ОГАС, лейтенант Васильев обнаружил тщательно замаскированный RC фильтр (конденсатор и резистор в параллель), параметры фильтрации частот которого в точности соответствовали частотному эталону нашей гидроакустической станции. Никаких монтажных маркировок элементы не содержали, только маркировку собственных номиналов и заводов изготовителей. Пришлось сообщить о находке по команде и начальнику особого отдела бригады. Фильтр оставили на месте и вызвали

гарантийщиков. Один из них попытался незаметно снять фильтр, но был задержан с поличным. Представители промышленности были совершенно уверены, что у военных моряков мозгов не хватит обнаружить их «интеллектуальную» диверсию. Итоги расследования показали, что таким способом специалисты из гарантийной бригады «застолбили» для себя поездку на Камчатку для купания в лечебных термальных водах Паратунки. Возможно, они использовали этот способ путешествий в масштабах всей страны. Какие были сделаны выводы, по этому факту, нам не сообщили, но больше в гарантийной группе гидроакустиков я этих любителей путешествий не встречал, хотя ещё один раз участвовал в приёмке новостроящегося корабля пр. 1124 от промышленности. И один раз от места постройки до места достройки и сдачи ходил на таком же корабле старшим перехода от ВМФ.

Продолжение Морской практики

После многовекового плавания человечества очень трудно или почти не возможно предложить что-либо новое в морской практике. Но некоторые энтузиасты делают такие попытки.

В основном, конечно, ВДРК-159 (выдвижная движительно-рулевая колонка, на СКР пр.159 таких было две, а у нас одна) была установлена на кораблях проекта 1124 для расширения возможностей по использованию подъёмно — опускного устройства контейнерного типа (ПОУ КТ-1А) ОГАС МГ-339Т при усилении волнения морской поверхности. Корабль с помощью активного руля разворачивался носом против, или по волне, тем самым, уменьшая бортовую качку, и втягивал 6 тонный контейнер в шахту при значительных но ещё допустимых величинах килевой и бортовой качки. Но кроме этой функции корабль фактически приобрёл ещё один двигатель, на этот раз электрический, мощностью 50 киловатт с независимым движителем (то есть четвёртый винт). При движении под ВДРК корабль мог иметь ход до 2.5 узлов и удивительную маневренность. Как частный случай — струёй от ВДРК было удобно разгонять колотый лёд при швартовке. Но я расскажу о способе швартовки кораблей приблизительно одного размера в открытом море. В ходе испытаний ВДРК на МПК-143 я обратил внимание на то, что корма моего корабля и кораблей такого же проекта одинаково ведут себя на одном и том же волнении. Собственно говоря — это очевидно, но в других обстоятельствах не имеет значения. Поэтому был предложен и использован описываемый способ швартовки. Корабли распределяли между собой роли — один становился буксировщиком и готовился буксировать второй с помощью ВДРК, второй назначался буксируемым и готовился к приёмке буксира от буксировщика. Корабли проходили друг возле друга на контркурсах на расстоянии уверенной подачи бросательных концов. Причём буксировщик шёл примерно против ветра и волны, а буксируемый по ветру и волне. В общем случае это было не важно или касалось только буксировщика. Оба корабля подавали бросательные концы друг другу. С буксировщика на буксируемый подавался капроновый или полипропиленовый швартовный трос (важно чтобы он амортизировал рывки на волнении) через центральный кормовой клюз. Буксируемый заводил, принятый конец через свой центральный кормовой клюз на буксирный глаголь-гак. В начале буксировщик вытравливал 25-30 м буксира и брал его на кормовой шпиль. В ходе буксировки с помощью ВДРК, уточнял

курс для сведения бортовой качки к минимуму (килевая, как я уже упоминал, будет одинаковой, и кормовые оконечности будут одновременно подниматься, и опускаться на одной волне) и подбирал буксир до расстояния подачи штатного кормового трапа и подавал его (можно подавать и два трапа — с каждого корабля свой). Буксировщик, незначительной перекладкой ВДРК с борта на борт (не более 5 градусов), удерживал связку из двух кораблей на выбранном курсе. Струя отработки ВДРК, разбиваясь о винторулевую группу буксируемого корабля, держала оба корабля на своеобразной растяжке, предотвращая опасные продольные перемещения (конечно на транцах были вывешены кранцы, ибо хорошую морскую практику отменять никто не собирался). А дальше через трап (трапы) можно было переходить с корабля на корабль, передавать боеприпасы, продовольствие, грузы, больных или пострадавших, шланги и кабели, аварийные партии и группы, документы и т.д. То есть возможности гораздо шире, чем у шлюпок, а по бальности моря лучше, чем при швартовке кораблей борт к борту (лагом). Корабли в связке могли идти как угодно долго, помешать могло только значительное ухудшение погоды или техническое состояние, материальной части, обеспечивающей буксировку. При этом, если ВДРК имели оба корабля, то можно было меняться ролями: то есть буксируемый мог становиться буксировщиком со сменой направления движения на противоположное. Председатель комиссии государственной приёмки контр-адмирал Давидович Борис Глебович, оценив этот способ швартовки, сказал, что за всю свою службу не видел ничего подобного. Способ решили назвать «корма к корме». Статья об этом способе швартовки публиковалась в «Морском сборнике» за декабрь 1984 года. Этот способ швартовки применим и для кораблей проекта 159, 159А — у них по два ВДРК-159, но до этого не предлагался и не использовался на СКР 159(159А) проектов ни на одном из флотов! Существенно облегчилась постановка корабля на швартовные бочки при помощи ВДРК, без спуска шлюпки и без помощи буксира. Швартовный трос протягивался вдоль нужного борта до кормы. Корма подводилась к бочке, и на неё высаживался человек, который и крепил трос. Таким же способом осуществляется постановка и на четыре бочки.

О гербе корабля

Вообще каждый военный корабль несёт герб своего государства на срезе кормы. Но было принято решение ввести ещё и гербы классов кораблей. В начале 1980 года Приказом Главкома ВМФ СССР были утверждены описания гербов кораблей по их классам. Сам приказ до нас доведён не был, так как корабль новостроящийся и к постоянному месту базирования ещё не прибыл, а временно подчинялся командиру бригады строящихся и ремонтирующихся кораблей (БСРК), базирующейся на «Дальзавод». Но за то журнал «Морской сборник» не обошёл вниманием это событие общефлотского масштаба и дал подробнейшее описание вида и пропорций (именно пропорций, так как из-за множественности проектов кораблей ВМФ выработка конкретных размеров для каждого проекта была сильно затруднена) гербов кораблей всех классов. В соответствии с приказом герб ЧЕРТИЛСЯ И РИСОВАЛСЯ разными красками на крыльях ходовых мостиков или на подходящих вертикальных поверхностях слева и справа по бортам. В нашем случае на крыльях мостика (кстати, на кораблях ВМС США на крыльях ходовых мостиков наносятся в увеличенном масштабе наградные планки командиров кораблей). Противоречие возникло сразу в том, что при проведении покрасочных работ герб мог быть закрашен или искажён двумя небрежными взмахами покрасочного валика. А вот для его воссоздания и освежения красок требовался не один час кропотливой работы матроса с художественными наклонностями, причём на беседке со страховкой, в подходящую погоду и в светлое время суток. В общем, хороший замысел верхнего командования вёл прямо к головной боли всех командиров всех флотов. Сразу же корабельные рационализаторы предложили делать гербы съёмными, для разделения покрасочных работ на корпусе и художественных работ над двумя гербами. Но щиты для гербов в этом случае были просто плоскими кусками стали, хотя и разрисованными в соответствии с приказом ГК ВМФ. Я пошёл дальше и решил использовать родственные связи с пользой для корабля. Дело в том, что мой дядя Солдатенков Владимир Иванович в то время работал начальником литейного цеха «Дальзавода». Силами корабельных умельцев и модельщиков литейного цеха была изготовлена (строго по описаниям из Приказа ГК ВМФ, литьё не переделаешь) рельефная модель герба малого противолодочного корабля с ракетным оружием на борту. Далее из отходов цветного литья были отлиты два герба,

обработаны механически, раскрашены и на болтах установлены, на крыльях мостика. Первым кораблём, который установил такие гербы, был МПК-155 (Олимпийский, потому что сдавался в год Московской олимпиады 1980 года). Как-то при покраске корабля перед днём ВМФ уже в Советской Гавани, при стоянке корабля на бочках в линии парада, Командующий Сахалинской флотилией контр-адмирал Скворцов (растут люди) вечером решил лично обойти строй кораблей с целью проверки готовности к параду. Почти на всех кораблях в местах нанесения гербов висели беседки и докрашивались гербы, а на МПК-155 на крыльях мостика не было ни гербов, ни беседок (!?). Столь вопиющий беспорядок вынудил Командующего подойти к борту корабля и вызвать командира для «разноса». Но я, выслушав гневный монолог Командующего, вежливо пригласил его пройти в столовую личного состава, где два матроса с художественными наклонностями и мольбертами в руках заканчивали аккуратное обновление красок на РЕЛЬЕФНЫХ ЛИТЫХ ГЕРБАХ. Скворцов был удивлён и удовлетворён одновременно, но от предыдущих скороспелых выводов не отказался — он никогда не извинялся, нахамив с высоты своего адмиральского звания и должности. Впоследствии гербы, из солидарности, были отлиты для всех кораблей 146 дивизиона малых противолодочных кораблей 33 бригады кораблей ОВР и были с гордостью пронесены от Персидского залива до Камчатки.

О временном базировании (подчинении)

В истории 146 дивизиона противолодочных кораблей случилось так, что дивизион из четырёх кораблей уже был, а место для его базирования в центральном ковше порта Корсаков готово ещё не было. Велись дноуглубительные работы, ведь габаритная осадка пр.1124 доходила до 5,2 метра. Экипажи новостроящихся кораблей комплектовались на базе 114 бк ОВР на Камчатке, а предназначались 33 бк ОВР на Сахалин. Мой, МПК-155 был третьим по порядку прибытия в состав дивизиона из постройки и испытаний. До меня прибыли МПК-4 и МПК-101, после МПК-37. Временно дивизион базировался на Советскую гавань в бухте Северная у пирса дивизиона СКРов 50 проекта, а подчинён был опять же временно командиру дивизиона капитану третьего ранга Плугину Геннадию Николаевичу. Комдив, отдавая должное тому, что корабли в его подчинении не навсегда, занимался администрированием, во всём полагаясь на штаб дивизиона (тогда ещё не полный), во главе с начальником штаба. Но были вопросы совместной службы, которые комдив при всём желании обойти не мог. Это несение гарнизонной и караульной службы: караулы, патрули и пр. Эта дополнительная нагрузка делилась на все корабли без исключений, потому что разнарядка от коменданта гарнизона приходила с учётом и кораблей временного базирования. Апофеозом обычно бывало ежемесячное распределение нагрузки по несению гарнизонной и караульной службы между кораблями. И тут командиры камчатской комплектации начинали артачиться и торговаться всячески, напирая на своё временное подчинение. У меня было больше опыта в так называемом временном подчинении и базировании (участие в приёмках четырёх кораблей, из них двух командиром). Мне давно было ясно, что в уставах такого понятия как временное подчинение просто не предусмотрено. Хоть на час, но подчинение полное. Поэтому, относясь к гарнизонным нарядам как к неизбежному злу, я подготовил на корабле почти постоянный состав берегового караула и несколько составов патрулей, которые всегда были готовы убыть на берег в распоряжение коменданта гарнизона. Несение берегового наряда учитывалось при назначении на внутрикорабельные наряды и вахты, поэтому старшины и матросы неудовольствия не выражали. В свою очередь и я не торговался с командиром дивизиона при распределении гарнизонных нарядов. В том же духе я относился к приведению в порядок причалов и территории «временного базирования», продолжительность которого никем определена не

была. А дноуглубительные работы в месте нашего постоянного базирования могли тянуться годами. Отсюда и отношение ко мне со стороны командира дивизиона более спокойное и доброжелательное, чем к остальным трём командирам кораблей. Сам я никакого значения этому не придавал — одно дело делаем. Командиры остальных кораблей высказывали мне своё мнение по этому вопросу, но они имели право иметь своё мнение и не более того. В будущем сказалось это неожиданно и приятно: когда у Геннадия Николаевича Плугина появилась возможность рекомендовать офицеров к назначению на должности капитанов-наставников в гражданские судовладельческие организации — одна из этих должностей (в Корсаковской базе океанического рыболовства) была предложена мне. Я к этому времени уже три года служил в штабе 33 брк ОВР в Корсакове. Правда, назначали меня очень долго: документы были поданы в марте 1989 года, а назначение состоялось в ноябре. Но это уже от Г.Н. не зависело — главное, что состоялось. Таким образом, почти на треть срока службы, не имея подготовки на командирских классах и не заканчивая академии, я, будучи капитаном третьего ранга, был назначен на должность капитана первого ранга. И сделал на этой должности всё возможное для пользы службы и себя лично: вкладывал душу в повышение военно-морской подготовки гражданских моряков. И последние годы жизни моих родителей находился в часе езды от них (от Южно-Сахалинска), по окончании сроков службы уволился в запас в 1999 году с должности капитана-наставника в воинском звании капитан первого ранга в возрасте 50 лет. А 33 брк ОВР в 1994 году сократили.

Немного о воспитании «воспитателей»

Сначала личным участием. Дело было на Камчатке. Моего предыдущего заместителя по политической части отправили на повышение: замполитом командира береговой базы. А вместо него, недели через две, прибыл малюсенького роста, замухрышистого вида лейтенант в сильно заношенном кителе и в чёрных очках. Пытался доложить мне о прибытии для дальнейшего прохождения службы, но был мною прерван рядом вопросов. Первый вопрос: «Почему не в парадной форме?». Лейтенант извинился и спросил разрешения убыть за парадной формой одежды. Я разрешил. …Он прибыл на корабль через три дня! Правда парадная форма у него не очень сильно отличалась от потёртого кителя, в котором он заявился ко мне в первый раз. Стало ясно, что случай не из лёгких. Вопрос второй: «Почему в чёрных очках?» (тогда среди военнослужащих это не приветствовалось). И тут мне была рассказана слезоточивая история о травмировании зрения при героическом исполнении служебных обязанностей в ходе несения боевой службы на предыдущей должности. А служил Игорёша помощником по комсомольской работе начальника политического отдела бригады кораблей контрольно-измерительного комплекса (КИК). Это те самые корабли, которые обеспечивают полёты космических аппаратов. История настолько правдоподобная, что я поверил и даже предложил свою посильную помощь. Оказывается, у зама был, ожёг сетчатки обоих глаз и, как следствие астигматизм. Рецепт на сложные очки от офтальмолога был. Посильная помощь состояла в том, что в Хабаровске у меня были родственники, весьма влиятельные в аптечных кругах. Вот им и был направлен рецепт с деньгами и поясняющим ситуацию письмом. Случай действительно был не простой, поэтому бандероль с готовыми очками для зама пришла примерно через месяц. Это была прекрасная пара очков в металлической оправе. Одни очки в оправе, покрытой сплавом жёлтого цвета, вторые в никелированной оправе и те и другие с затемнёнными стёклами и с необходимыми оптическими свойствами, разными для каждого глаза. То есть родственники и я отнеслись к беде замполита очень ответственно и с душой. Зам проявил находчивость, как всегда, и запросил разрешения пройтись в очках для испытаний оптики. Мне видимо первого случая с убытием зама для выводов не хватило и я, без задней мысли, дал разрешение. Предполагал, что он пройдётся по посёлку, зайдёт в магазин и вернётся. Но не таков был Игорь Александрович

Вавилов! Вернулся он с «испытаний» лечебной оптики через сутки, уже без никелированных очков, с впечатляющим синяком под глазом и не вполне трезвый. На следующий день он докладывал результаты испытаний. Вывод первый: любое дерево это не просто бесформенная копна, а каждая веточка отдельно! Второй вывод: половина женщин, за которыми бы он поволочился раньше, не достойны его высокого внимания, а среди оставшейся половины есть ну ооочень достойные объекты! И, самое главное — ценники в магазине на бутылках с напитками он теперь видел сам, а то раньше по утрам на вопрос к продавцам: «По чём у вас вон та бутылочка?» — он получал ответ — «Вы, что с утра так приняли, что сами не видите?» Никелированные очки пали жертвой второго вывода: в ресторане «Авача» зам высмотрел симпатичную женщину и стал оказывать ей всяческие знаки внимания, которые кое-кто, из окружающих её мужчин, не правильно поняли. Результатом уточнения способов ухаживания стали разбитые очки и подбитый глаз. Вины за собой зам не чувствовал. Предполагая, что это ещё не все возможности Игоря Вавилова, пришлось проинформировать начальника политотдела о похождениях его подчинённого. Встречно начальник политотдела сообщил мне, что мой боевой зам получил ожоги сетчатки при попытке разглядеть пятна на Солнце через 40 кратный зенитный видеоцелеуказатель (ВЦУЗ) без затемняющих фильтров в момент пересечения кораблём экватора, разумеется, в не очень трезвом состоянии. Со вторых или третьих суток нашей совместной службы зам начал приставать ко мне с идеей, что самый, самый первый мой заместитель, как представитель партии, это только он. Я не возражал — так уж их учили в Киевском Высшем Военно-морском политическом училище (КВВМПУ). Но надо было что-то с этим делать. Теперь пришлось его воспитывать на примере командира боевой части. Дабы поубавить спеси у «инженера человеческих душ» пришлось прибегнуть к следующему приёму. При возвращении корабля в базу, после выхода на боевую подготовку, я, оценив погодные условия как нормальные, приказал вахтенному офицеру (а вахтенным стоял командир ракетно-артиллерийской боевой части старший лейтенант Маркевич Сергей Александрович) произвести запись в вахтенный журнал о том, что в управление кораблём вступил заместитель командира корабля по политической части лейтенант Вавилов Игорь Александрович. И предложил заму, как «самому первому заместителю», ошвартовать корабль на наше постоянное место у пирса «Шпора» в бухте Завойко. Игорёша изменился в лице и доложил, что он к такому подвигу не готов. Тогда я приказал вступить в управление Маркевичу. Я вообще

практиковал в швартовках вахтенных офицеров: кто находится на вахте при возвращаении в базу тот и швартуется. Сергей Александрович с блеском ошвартовал корабль к пирсу (после увольнения в запас он работал помощником капитана на одном из паромов типа «Сахалин-1» и только подтвердил свою прекрасную морскую квалификацию). Раз швартовал корабль не командир — значит разбор маневра в кают-компании. Зам ёрзал на разборе, думал, что я начну при командирах боевых частей вспоминать о его отказе от швартовки. Ничего, кроме разбора отличной швартовки Маркевича и постановки её в пример всем остальным, не произошло. И только после разбора, уже в моей каюте, я сказал заму: «Игорь Александрович, первый заместитель, так во всём первый».

Презумпция виновности

Случилось так, что на Камчатку я прибыл с большой просрочкой очередного отпуска (около года, что было отмечено в приёмо-передаточном акте при приёмке корабля Камчатской комиссией ещё на Русском острове), но и на Камчатке меня не спешили отправлять в отпуск. Причин тому было много. Одна из них: ни командир дивизиона, ни начальник штаба дивизиона не имели допусков на управление кораблём пр. 1124, хотя ещё до прибытия моего корабля в составе дивизиона уже целый год был корабль такого проекта. В общем, я стал заложником новой техники, но маскировалось всё это под отсутствие корабельной организации на вновь прибывшем корабле, отсутствие допуска у помощника (назначенного уже на Камчатке), сложностью предстоящих задач боевой подготовки и любыми другими причинами, кроме личной некомпетентности командования дивизиона МПК. Но и этим мукам пришёл конец: начальник штаба сдал таки на допуск и был «способен» заменить меня на выходах в море во время отпуска. Отпуск опустим для экономии времени, ибо плохих отпусков не бывает. Сразу после моего прибытия из отпуска корабль направили для прохождения планового докового ремонта, который полагался кораблям нашего проекта один раз в год. После постановки в док и докового осмотра выяснилось, что титановый обтекатель подкильной ГАС МГ-322Т имеет щелевую пробоину снизу по одному из шпангоутов, примерно посредине своей длины. Как и положено докладываю об обнаруженном командиру дивизиона. Что тут началось! Оказывается, я скрывал навигационное происшествие! Было назначено служебное расследование, в ходе которого моя зловещая роль в появлении пробоины вырисовывалась всё рельефнее. Первый раз в моей службе мне нагло шили дело. Защититься удалось при участии помощника Гены Шумакова: он вспомнил, что однажды, при швартовке к пирсу «Шпора» начальник штаба дивизиона капитан-лейтенант Никонов отдал правый якорь на значительном ходу вперёд с одновременным поворотом корабля вправо. То есть лихо швартовался! Обтекатель ГАС располагался на 1/3 длины корабля от форштевня, увеличивая габаритную осадку на два метра. При таком маневре контакт якоря с обтекателем вполне вероятен. Пришлось действовать технически. Я промерил расстояния между выступающими острыми краями титанового среза по шпангоуту и зафиксировал их отдельным актом корабельной комиссии. Одновременно матросы пневмотурбинками зачистили то место на

правом якоре, которым якорь мог коснуться обтекателя, будучи отданным, на переднем ходу с одновременным поворотом вправо. Как я и предполагал острые титановые выступы оставили свои следы на якоре. Расстояния между этими точечными следами то же были промеряны в той же последовательности, только зеркально и внесены в акт, с приложением схем замеров на обтекателе и якоре. Разумеется, эти расстояния совпали с высокой точностью, что свидетельствовало о нанесении пробоины именно правым якорем, отданным на переднем ходу с одновременным поворотом вправо. Акт был предъявлен комдиву. Таким образом, неопровержимо доказывалось, что виновником пробоины и, следовательно, сокрытия навигационного происшествия был начальник штаба дивизиона. В этом случае шум утих сам собой. Благо заводским специалистам не составило особого труда выправить и заварить пробоину на титановом обтекателе, ибо на подводных лодках в титановых обтекателях ихних ГАС бывали пробоины и похуже.

Кстати у меня был случай, когда по вине боцмана, ночью на ходу около 14 узлов в горле Авачинской губы, был упущен левый якорь. Но это было на прямом ходу, и услышав грохот якорьцепи (без моей команды) я успел подать команду «обе машины стоп, лево на борт» (в сторону упавшего якоря). Это позволило, одновременно, избежать касания якорем обтекателя ГАС МГ -322Т и полного силового воздействия инерции корабля водоизмещением около 1000 тонн на разрыв якорьцепи. Корабль развернулся на обратный курс почти на месте. Получился очень интересный эффект: благодаря песчаному грунту якорь не «забрал», а некоторое время тащился по дну, что привело к очистке металла якоря от краски и коррозии до белого металла.

Испытания по методу Солдатенкова

Как я уже упоминал, меня на Камчатке терпели не долго. Как только потребовался командир, для вновь формируемого экипажа (для другой базы), было произведено «фундаментальное обоснование» именно моей кандидатуры (с опытом приёмки корабля от промышленности, с опытом командования кораблями пр.1124 более трёх лет, без дисциплинарных проступков, знает цвет верблюжьего одеяла в спальне комдива и т. д.). Ликуя в душе, я сделал вид, что соглашаюсь неохотно, только будучи убежденным, в необходимости участия в приёмке новостройки именно меня. В отместку я абсолютно фундаментально обосновал необходимость перевозки экипажа из Петропавловска-Камчатского к месту приёмки корабля самолётом. Основным аргументом против перевозки экипажа самолётом была легенда о якобы слишком большом весе имущества, перевозимого вместе с личным составом. Но взвешивания никто не производил. Так вот я организовал взвешивание всего имущества и документации и доказал, что мы укладываемся в норму бесплатного провоза багажа даже ещё и с запасом. Командующий Камчатской флотилией, скрипя душой, согласился. Вместо пяти суток на теплоходе, суток пересадки на поезд, ночи поездом, мы после двух часов героического полёта на самолёте ИЛ-18 и часа езды в крытых военных грузовиках уже были на борту своего корабля (степень его готовности была такова, что все необходимые системы жизнеобеспечения экипажа можно было использовать по прямому назначению) в затоне судостроительного завода, у достроечного плавпирса. А дальше привычная корабельная обстановка, вахта, дежурство и никаких соблазнов к нарушениям воинской дисциплины. Из четырёх приёмок новостроящихся кораблей, в которых я участвовал в разных должностях, приёмка МПК-155 прошла без дисциплинарных проступков, выходящих за пределы компетенции командиров боевых частей и командира корабля. Не успел экипаж наладить тесные связи с местным населением и, особенно с работницами завода, как нас уже транспортируют вниз по реке в транспортном плавучем доке. Недельный переход по реке и морю и мы у причала достроечной базы нашего судостроительного завода во Владивостоке. И опять без замечаний. Я потому акцентирую ваше высокое внимание на отсутствии замечаний, что основным их источником на флоте являлись экипажи кораблей в ремонте и на достройке.

Прохождение безобмоточного размагничивания

Первое, что делают с кораблём-новостройкой, это размагничивание. То есть приведение уровня магнитных полей к нормативным для данного проекта. Судостроители по технологии отводят для первого размагничивания две недели! Корабль ставиться на четыре швартовные бочки на рейде, в районе который называется «Стенд СБР». В основном время уходит на намотку внешнего кабеля, принимаемого со специализированного судна, называемого СБР, и перешвартовку на требуемые магнитные курсы. Вся эта тяжёлая работа направлена на сведение к минимуму вероятности подрыва корабля на магнитных минах вероятного противника. Кроме того, после приведения магнитного поля корабля в порядок, производится уничтожение девиации магнитного компаса, который является на современных кораблях резервным курсоуказателем. Для перешвартовки вызывался заводской буксир. Всё это делалось не торопясь, с чувством, с толком и с расстановкой. Нет буксира — нет перешвартовки на очередной магнитный курс. Нет перешвартовки на очередной магнитный курс — нет замеров на новом курсе, нет регулировки магнитных полей и т.д.. От приёмки кабеля с СБР и накладки его обмоток на корпус никуда не денешься, но это разовая авральная работа. А вот перешвартовок может быть очень много (столько, сколько потребуется главному инженеру с СБР). Вот мы пришли к первому способу обеспечения испытаний. Я отказался от переноса швартовных тросов с бочки на бочку, а стал переносить их на палубе корабля с носа в корму и с правого борта на левый в зависимости от требуемого курса и направления ветра. Это занимало времени много меньше, чем перешвартовка при помощи буксирного катера и главное не требовался буксир. Основное внимание при таких перешвартовках следовало уделять удержанию швартовных тросов так чтобы переносимый по кораблю швартов не выпал за борт. В итоге, начиная с МПК-143, вместо двух недель удавалось выполнить размагничивание за пять дней! А цену времени, при сдаче планового корабля, знают только кораблестроители. Все мои испытательные находки записывал в свой блокнот, красным карандашом, старший строитель проекта 1124 Пётр Иванович Крячек (светлая ему память, к сожалению, он нас уже покинул). А уж у него на личном счету за долгие годы работы в судостроительной

промышленности было несколько десятков построенных и сданных кораблей, и всякие пустяки заносить в свой блокнот он бы не стал.

Прохождение замеров и регулировки электрических полей

В этом случае проходит два этапа. Первый замеры и регулировка электрических полей при стоянке на двух швартовных бочках. Только одно условие: швартовные концы должны быть либо растительными, либо синтетическими. Первый этап никаких трудностей ни у экипажа, ни у сдаточной команды, ни у персонала замерной группы не вызывал и требовал только времени. Второй этап производился на ходу в весьма стеснённых навигационных условиях вблизи от берега и на разных ходах. Требовалось проходить между двух вех, над датчиком измеряемого поля, который находился на, дне курсами туда и обратно, различающимися на 180°. В светлое время суток вполне выполнимое маневрирование, разумеется, с соблюдением всех мер предосторожности, которые хорошая морская практика вырабатывала столетиями. В описываемом случае замеры и регулировка по первому этапу были закончены после 18.00 в пятницу. Это было в конце августа 1980 года в районе Владивостока. Ещё не темно, но темнота неизбежна и тогда почти неизбежно продолжение замеров и регулировки электрического поля на ходу только в понедельник. Если это произойдёт, то примерно 300 человек инженеров, техников и рабочих, командированных с судостроительного завода на достроечную базу, не выходя на работу (из-за отсутствия корабля у достроечного причала), будут получать среднесуточную зарплату не менее чем за два дня. Для руководства завода это самый неблагоприятный вариант развития событий. Для ВМФ это общее увеличение стоимости конкретного корабля. Исходную обстановку я вам показал. А теперь — как мы её преодолевали. Я и сам не очень хотел без конкретной надобности просто стоять на рейде на бочках субботу и воскресенье. Поэтому заблаговременно послал шлюпку к вешкам, обозначающим проход над датчиком электрического поля. Задание у шлюпочной команды было простое: подвесить на вешки лампочки от спасательных жилетов с батарейками от них же. Таким образом, вешки были подсвечены, что было очень хорошо видно с наступлением темноты. Удача нам сопутствовала: была полная ночная видимость и полностью стих ветер. Теперь представителям завода предстояло уговорить военный персонал замерной станции продолжить работу в ночное время. К этому времени подошёл заводской буксирный катер «Пионер» для снятия с борта и доставки во Владивосток

заводского начальства или для любых других действий. Вот на этом катере П.И. Крячек, снабжённый корабельной УКВ радиостанцией, убыл уговаривать персонал КИМС. Что уж им там посулил (или поставил) П.И. Крячек останется неизвестным, но они согласились, с условием, что удачно пройдёт первый галс (первое прохождение над датчиком). После команды с КИМС от старшего строителя проекта мы снялись с бочек и произвели первое прохождение. В дневное время при развороте на обратный курс я выполнял бы чистый координат (разворот на обратный курс как при спасении человека, упавшего за борт). Но в ночное время отворот от берега просто был значительно больше в целях безопасности. Первый галс оказался удачным, и мы произвели ещё пять. Таким образом, замеры на ходу были выполнены, и с шестого галса корабль направился к причалу достроечной базы судостроительного завода. Утром субботы работа на борту кипела как в будний день к всеобщему удовольствию заводского начальства и экипажа, которому светило увольнение в город. Напрямую премировать меня было нельзя, хотя приказом директора завода я и был назначен сдаточным капитаном, поэтому я был удостоен чести посетить одну из постановок театра имени М.Горького вместе с директором судостроительного завода Сергеем Семёновичем Лодыжец. А это было впервые в истории взаимоотношений заводской администрации со сдаточными капитанами.

Развитие номинального хода

В ходе государственных испытаний корабль должен показать не менее двух часов так называемого номинального хода. Это означает, что при отсутствии перегрузок, главные двигатели должны обеспечить максимальновозможный ход в течение двух часов при полной исправности всех систем, обеспечивающих работу главных двигателей. По непонятной логике делалось это так: корабль ложился на курс 180°, развивал заданный ход и нёсся в открытое море в одну сторону два часа. А это ни много, ни мало 72 мили (133.34 км.) и более. Как правило, неисправности появляются в конце второго часа и если корабль теряет возможность идти максимальным ходом или вообще теряет ход, то до базы как раз расстояние, пройденное в один конец. Малыми ходами это путешествие затягивается на долгие часы. Многие наступали на эти «грабли» и не раз. Я начал с того, что попросил определить, на какую величину можно отклонять перо руля на максимальновозможном ходу, чтобы не нарушать режима работы главных машин на номинале? Должны же мы как-то управляться? Оказалось отклонение в три градуса вполне допустимы. Этого было достаточно, чтобы не носиться за горизонт, дурея от собственной скорости. А спокойно кружить вокруг района № 39, находящегося посредине залива Петра Великого, по часовой стрелке или против неё, причём рекомендованными курсами, не заходя в сам район и не мешая судоходству. На большой скорости и поворотливость корабля от незначительных отклонений пера руля возрастает. При этом максимальное удаление от главной базы в худшем случае составляло не более 15 миль! То есть почти в пять раз ближе к базе. Сами кораблестроители удивлялись, почему никто из них и командиров новостроек раньше, за предыдущие десятилетия (!) испытаний кораблей, не пришёл к подобной мысли и не объяснил этого им. Кстати, в ходе этих испытаний МПК-155 спокойно обогнал теплоход на подводных крыльях — рейсовый «Метеор», следовавший параллельным курсом из Владивостока в Находку, к удивлению его пассажиров и экипажа.

Участие в различного вида обеспечениях

Для начала повествования об этом, следует рассказать, что это вообще такое — обеспечение. Для флота мирного времени это обеспечение государственных испытаний новостроящихся кораблей и кораблей, прошедших капитальный ремонт и модернизацию (т.е. поддержание боеспособности Военно-морского флота). Обеспечение выхода из базы и возвращение в неё гордости всех флотов — подводных атомоходов (они в надводном положении в это время практически беззащитны). Обеспечение безопасной проводки их же международными проливами. Обеспечение экспедиций особого назначения (ЭОН). Закрытие морских районов для плавания гражданских судов при учениях и стрельбах Военно-морского флота. Обеспечение контрольно огневых испытаний (КОИ) при подтверждении надёжности флотских боеприпасов длительного хранения из неприкосновенных запасов (особенно ракет и торпед), создаваемых на военное время. Обеспечение безопасности полётов авиации над морем. Эвакуация больных из отдалённых точек или доставка медперсонала для оказания экстренной медицинской помощи на островных маяках и наблюдательных постах. Снятие и доставка отпускников, а также молодого пополнения и отслуживших свой срок военнослужащих.

Обеспечение самих себя

Чтобы не сложилась иллюзия о том, что поиск подводных лодок это круиз, за который ещё и деньги платят, а МПК пр. 1124 — роскошная яхта для противолодочных прогулок, надо прочитать всё, что написано ниже. При небольших размерах кораблей физически трудно заставлять себя не думать о непрерывной качке, особенно на «стопе», при поиске подводных лодок с применением ОГАС. В это время надо ещё выполнять достаточно интенсивную умственную работу по анализу подводной обстановки. Ведь сам по себе экран гидроакустической станции высвечивает не простую картинку. Одновременно на экране отображаются и помехи от собственного корабля (хотя мы с ними усиленно боремся в ходе контроля гидроакустических полей) и помехи от неоднородности водной среды и помехи от донных отражений. Там же можно увидеть и услышать рыбные косяки, услышать шум прибрежных волн, услышать всё многообразие морской фауны. И среди всех этих помех надо отыскать ту самую отметку, которая и является эхоконтактом с искомой подводной лодкой или шумом от неё, а это непременные условия профессионализма противолодочников. На самой отметке этого не написано. Справедливости ради надо упомянуть, что подводные лодки обнаруживаются не только гидроакустикой. Ищут их и по тепловой контрастности кильватерного следа и по радионуклидному следу (атомоходы) и по магнитным аномалиям и по поляризационным эффектам, но эти способы поиска и обнаружения не позволяют применять оружия. Поэтому гидроакустический поиск остаётся завершающим и основным, позволяющим применить противолодочное оружие (мы иногда на подпитии поднимаем бокал сначала за гидроакустический контакт, а потом за мсье П.Ланжевена — французского физика, основоположника активного гидроакустического поиска, хотя идея использования гидроакустики для обнаружения подводных объектов принадлежит адмиралу С.О. Макарову а её реализация русскому инженеру К.В. Шиловскому, с которым и сотрудничал П.Ланжевен). Вот тут и начинается противолодочное искусство. Все знания и навыки в обнаружении подводных лодок надо применить в сочетании, необходимом для выявления большинства признаков классификации контакта с подводной лодкой, чтобы можно было считать контакт достоверным. Существует перечень признаков классификации контакта в тактическом руководстве для кораблей ПЛО (порядка 12 признаков), но для каждого типа ГАС он свой. И надо знать все

признаки характерные для ГАС (ОГАС, БГАС, ГАК) корабля именно вашего проекта, плюс ваши собственные, офицера ПЛО, выработанные в ходе приобретения опыта поиска ПЛ и слежения за ними. Причём определённые признаки классификации гидроакустического контакта вырабатываются разными специалистами. Например, штурман определяет элементы движения цели и характер маневрирования (курс, скорость, путь — лодка не может сменить направление движения разом как рыбный косяк, у подводного корабля обязательно будет циркуляция при повороте на другой курс). Отсутствие совпадений с ложными эхоконтактами в данном районе. Он же оценивает допустимую глубину места с точки зрения возможности маневрирования в мирное время атомной подводной лодки. А именно: по тактическим нормативам ВМФ США АПЛ не должна приближаться к морскому дну ближе, чем на 50 м. для исключения попадания донного грунта и водорослей в трубопроводы водозаборов охлаждения ЯЭУ (ядерной энергетической установки). Высота самого корпуса АПЛ от верхней точки боевой рубки до киля 20-25 м. Для исключения визуального обнаружения самой АПЛ или волнового следа от неё (при штилевой погоде) с самолётов или вертолётов, при известной прозрачности вод Охотского, Японского морей и примыкающих к ним вод Тихого океана, командирам подводных лодок ВМФ США рекомендуются глубины погружения не менее 50 м. Таким образом, если эхоконтакт обнаружен в районе с глубинами менее 125 м., значит это, с высокой вероятностью, не атомоход, что несколько меняет тактику КПУГ. Конечно, возможны элементы подводного военно-морского авантюризма со стороны вердрузей, но это или по специальному заданию от своего командования или командир сам себя загнал на «мелководье», а в основном, в мирное время, безопасность корабля и должность дороже. Для них есть ещё одно ограничение: невозможность покладки на грунт, по тем же причинам. Правда есть исключения — АПЛ, переоборудованные из ракетоносных в транспорты-доставщики подводных диверсионных сил и средств (ПДСС). Эти даже могут ложиться на грунт как дизельэлектрические ПЛ. Но перемещение таких АПЛ по морям и океанам планеты разведками всех стран (и особенно Российской) отслеживают особенно тщательно. Радиометристы докладывают об отсутствии надводных целей по пеленгу обнаружения (бывало и такое, что весь корабельный противолодочный расчёт (КПР) классифицировал контакт с рыбообрабатывающим плавзаводом). Командир минно-торпедной боевой части (БЧ-3) докладывает о выработке ЭДЦ на счётно-решающем приборе системы приборов

управления стрельбой (СПУС ПЛО). Гидроакустики докладывают наличие шумов винтов и их характер, наличие эффекта Доплера, особенности звучания эхоконтакта (несколько характеристик), угловую протяжённость отметки, наличие эха от кильватерного следа (иногда только оно и выдаёт нахождение ПЛ в районе при высоком качестве звукопоглощающего покрытия корпуса), определяют на дискретном анализаторе акустического спектра («Кассандра») наличие характерных частот от ГТЗА (Главного турбозубчатого агрегата атомохода) и от бортовых приборов переменного тока (магнитострикционный эффект отменить невозможно, а звукоизоляция рабочих частот электромашинных генераторов и трансформаторов крайне затруднена, последние поколения АПЛ вообще переведены на постоянный ток). Ещё необходимо учитывать индивидуальные психологические особенности операторов гидроакустических станций. Некоторые из них отличные поисковики, но в ходе длительного слежения их операторские качества притупляются, а у других наоборот поискового азарта не хватает, за то при слежении за подводной лодкой — хватка мёртвая. Преимуществом противолодочных кораблей проекта 1124 и фактическим признанием приоритета противолодочного вооружения над всем остальным являлось наличие двух офицеров в радиотехнической службе (для сравнения: при одинаковой численности офицерского состава со сторожевыми кораблями проекта 159 и 159А там было два офицера в электромеханической боевой части). Один из них командир группы гидроакустиков — инженер РТС, а второй собственно начальник РТС, причем, прежде чем стать начальником РТС он, как правило, проходил службу в должности командира группы. Это позволяло при особо ответственных поисках ПЛ иметь две смены гидроакустиков под руководством офицеров и третью под руководством старшины команды гидроакустиков — мичмана (поиск ведётся непрерывно в три смены, четыре через восемь, а при выходе в атаку за пультами сидят лучшие операторы). Командир корабля сличает ЭДЦ от штурмана и от командира БЧ-3 (выработанные системой приборов управления противолодочным оружием, СПУС ПЛО), учитывает все выявленные и доложенные ему признаки классификации плюсует к ним свои, командирские; отсутствие в районе поиска своих ПЛ и АПЛ, данные карты ложных эхоконтактов в районе и с конкретных направлений обнаружения, данные последней разведсводки о вероятном местонахождении ИПЛ (особенно носителей ПДСС). Все признаки заносятся в карточку классификации гидроакустических контактов. И по совокупности всей информации принимает решение о

достоверности обнаружения неопознанной подводной лодки. Одновременно готовится формализованное донесение в штаб флота об обнаружении неопознанной ПЛ. Теперь немного остановимся на стационарных ложных эхоконтактах. Они возникают на экранах индикаторов при облучении рельефа дна гидроакустическими импульсами от ГАС при активном поиске ПЛ. Это как раз почти название главы, ибо этот вид обеспечения мы добываем сами. Местонахождение донных ложных эхоконтактов в районах боевой подготовки флота фиксируется в отчётах о выполнении противолодочных задач (поэтому они нам порядком надоедают). Кроме того, накапливается информация в ходе контрольных поисков и вне районов БП. И наконец специально, заблаговременно и скрытно обследуются маршруты развёртывания своих ПЛ на предмет тех же контактов. Установленные ложные эхоконтакты наносятся на карты районов поиска, маршрутов развёртывания и учитываются при классификации обнаружений. Самое печальное, что для разных частот ГАС и ложные донные эхоконтакты разные. А в гидроакустических станциях на кораблях разных проектов используются частоты от ультразвуковых до звуковых. Поэтому карт ложных эхоконтактов требовалось столько же, сколько типов поисковых гидроакустических станций использовалось на кораблях и вертолётах флота. Все участники классификации контакта с ПЛ отрабатывают свои навыки на тренажёрах и в ходе боевой подготовки при выполнении противолодочных задач. В комплект аппаратуры подкильных ГАС МГ-322Т, устанавливаемых на кораблях пр. 1124 входил прекрасный тренажёр-имитатор ПЛ, но сами создатели его не дооценили. Они подразумевали тренировки гидроаккустиков именно МГ-322Т, а мы пошли дальше — тренировали гидроаккустиков МГ-339Т. Но и это ещё не всё. Для того, чтобы в тренировке мог участвовать весь КПР, мы делали довольно простые вещи: штурманский электрик в помещении гиропоста, по командам командира с ГКП, в ручную устанавливал курсы корабля разворотом датчика-транслятора курса на все корабельные репитеры (в том числе и на гидроакустические станции) и тарировочными грузами устанавливал скорости движения корабля на гидродинамическом лаге. На тренажёре-имитаторе устанавливалась и запускалась на исполнение одна из заранее подготовленных задач. Все действия КПР в ходе тренировки синхронизировались ГКП. В итоге корабль, находящийся в базе, мог имитировать маневрирование и выходы в атаку всеми видами противолодочного оружия в интересах тренировки КПР, не трогаясь с места, а на кораблях пр.1124 в состав КПР входит до 30 человек экипажа(!).

Классификация контакта по данным подкильной ГАС сложнее, чем по данным опускаемой ГАС. Конечно многие, не предусмотренные конструктивно, связи приборов и систем, при тренировке КПР, выполнялись в ручную по тщательно разработанным планам тренировок и по единому тактическому времени, как на любом учении или тренировке. Ещё один большой плюс в такой подготовке: её можно приостановить для разбора с личным составом КПР допущенной ошибки и продолжить после разбора, и даже произвести возврат тактического времени к моменту совершения ошибки, что просто невозможно в море. Там если уж ошиблись, то ошибка редко подлежит исправлению. Но это было много дешевле, чем выход в море на боевую подготовку, правда отвлечения личного состава на береговые караулы, патрули и работы часто даже не позволяли собрать полный состав КПР для тренировки. И все-таки когда корабли выходили в море на выполнение противолодочных задач или на поиск ИПЛ, КПРы, после тренировок на тренажёре, работали много слаженнее и грамотнее. А в море всё это тянется сутками и неделями в условиях продолжающейся изнурительной качки (работа акустикой на стопе). Невольно начинаешь завидовать лётчикам авиации ПЛО, которая в воздухе более суток не находится и всегда, после героических полётов, возвращается на твердь аэродромов даже если не своих то запасных.

Обеспечение испытаний навигационного комплекса модернизированной АПЛ

Как-то в ходе обеспечения испытаний атомной подводной лодки, прошедшей капитальный ремонт и модернизацию, я, будучи командиром МПК-36, получил не вполне обычное задание от председателя комиссии государственной приёмки. А именно: пройти вдоль восточного берега Уссурийского залива и «разбудить» развёрнутые там заблаговременно теодолитные наблюдательные посты Гидрографической службы флота. Суть дела в том, что в ходе испытаний надо всегда быть готовыми к смене очерёдности проводимых мероприятий. Не зная заранее, когда настанет очередь проверки точности работы навигационного комплекса, обеспечители испытаний высаживаются в пункты наблюдений заблаговременно, за месяц-два. За это время они разбивают летние лагеря, обживаются в них и, в конце концов, не зная, когда потребуется планируемая работа, притупляют бдительность. Вот и требовалось подойти к местам развёртывания каждого поста, высадить со шлюпки своих представителей, которые передали командирам наблюдательных постов все распоряжения председателя комиссии государственной приёмки относительно предстоящей работы. Сам атомоход в надводном положении начинал движение с юга с заданного весьма значительного расстояния с включённым навигационным комплексом. Я, как корабль обеспечения, обязан лидировать атомоход и при пересечении оживлённых морских путей делать так, чтобы корабли и гражданские суда уступали испытуемой АПЛ дорогу, не вынуждая изменять курс и скорость. Иначе испытания не засчитываются, и их приходится повторять сначала. С подходом на дальность видимости с теодолитных постов начинается одновременная и синхронизированная по радио многократная засечка атомохода. После сличения данных от навигационного комплекса и данных от теодолитчиков делаются выводы о соответствии точности работы комплекса заложенным в него ТТД. Но это легко выразить в аналитической форме на бумаге, но тяжело исполнить фактически. Требуется одновременное совпадение хорошей погоды по волнению моря, по видимости, отсутствие навигационных помех и готовности к работе теодолитчиков (заряженные аккумуляторы радиостанций, исправность и резервирование самих радиостанций, готовность антенн, навыки радистов и собственно теодолитчиков). И, наконец, готовность собственно испытываемого атомохода. Если

находящаяся на ходовых испытаниях АПЛ заявила о готовности к испытаниям навигационного комплекса, то это неоспоримо, а вот посты надо ещё разбудить. На берег, на шлюпке, старшим ходил помощник командира корабля Тишин Сергей Рэмович. Серёга ухитрялся пользоваться исключительной нелюбовью матросов и старшин. Как помощник командира он проявлял вполне справедливую требовательность к ним, но выражал это в такой занудной форме, что при случае эти мелкие пакостники старались хоть в чём нибудь да «подкузьмить» помощнику. Так, например: мотористы левого борта в тот раз «задержались» с остановкой главного дизеля для того, чтобы помощник в шлюпке (шлюпка спускалась с левого борта а газовыхлопы от главных дизелей бортовые) нанюхался выхлопных газов, при этом неприятности для гребцов шлюпки их же товарищей были, конечно, не в счёт. Несмотря на мелкие происки экипажа обе высадки прошли удачно, но то, что они увидели на так называемых теодолитных постах, не поддаётся никакому описанию с точки зрения военно-морской службы. Скорее всего, это походило на стан заготовителей силоса, чем на лагерь гидрографов. В тот момент мы оценили предусмотрительность Председателя комиссии госприёмки, видимо эти «пляжники» уже пытались сорвать испытания кое кому и надежды на их бдительность действительно было мало. В общем, после «взбадривания» гидрографов, мне ещё надо было вернуться к обеспечиваемому атомоходу и начать его лидировать при пересечении им оживлённых морских путей (в районах крупных морских портов уже давно было организовано двухстороннее встречное движение судов рекомендованными курсами). Атомоход с нашей помощью благополучно, не меняя курса, пересёк эти самые оживлённые морские пути. Теодолитные посты с задачей справились. Испытания навигационного комплекса прошли успешно.

Обеспечение последней ракетной стрельбы баллистической ракетой с дизельэлектрической подводной лодки на ТОФ

Весной 1981 года МПК-155 был привлечён к обеспечению ракетной стрельбы баллистической ракетой с дизельэлектрической ПЛ пр. 629 (по классификации наших «вероятных друзей» — «Гольф»). Сейчас мало кто помнит или знает, с чего это вдруг американцы стали такими сговорчивыми в вопросе отказа от использования баллистических ракет шахтного базирования, «Першинг» среднего радиуса действия, размещённых в Западной Европе. А дело было так. Многократные заявления советского руководства об адекватном ответе на угрозу «Першингами» имели под собой весьма реальную и можно даже сказать гениальную основу. Жаль не знаю имени автора идеи одного из видов противодействия. К моменту постановки «Першингов» на боевое дежурство у нас на всех четырёх флотах несколько десятков дизельных ракетных подводных лодок пр. 629 и их модификаций благополучно заканчивали срок своей службы, передавая ракетную вахту с баллистическими ракетами атомоходам. Так бы и было, если бы не резвость заокеанских стратегов. Подводные лодки этого проекта имели на вооружении по три баллистических ракеты с радиусами достигаемости целей от 1800 до 2500 километров с боеголовками мегатонного класса. Вот и было решено собрать наиболее исправные на тот момент подводные лодки в состав Балтийского флота, произвести необходимый восстановительный ремонт и модернизацию на родном Адмиралтейском заводе (где их и строили в своё время) и сформировать из них дивизию ракетных подводных лодок ответного удара. При соответствующем базировании и ремонте срок службы ДПЛ пр. 629 можно было сделать очень продолжительным. Глубины Балтийского моря позволяют ПЛ этого проекта в любом удобном месте производить покладку на грунт и нести там боевое дежурство в непосредственной близости от всех стран НАТО (по крайней мере все они были в радиусе достигаемости бортовых ракет), незакономерно меняя точки покладки на грунт для исключения обнаружения силами ПЛО НАТО. Те же глубины и солёность воды позволяли с помощью радиосвязи на СДВ (сверхдлинных радиоволнах) гарантированно передавать сигналы боевого управления на подводные лодки в

подводном положении. Устройства регенерации воздуха к тому времени тоже значительно усовершенствовались. К моменту окончания развёртывания дивизии ответного удара наши вероятные противники стали очень сговорчивыми, ибо превосходство ракет среднего радиуса с базированием на подвижных подводных платформах над такими же ракетами шахтного базирования было очевидно даже неискушённым в стратегии политикам. А по точности поражения наземных целей они были вполне сравнимы, не говоря уже о полном превосходстве в мощности боеголовок. Конечно, была проделана и иная огромная работа на дипломатическом поприще, но дипломатия, не подкреплённая реальными действиями в других государственных сферах малоэффективна. Отсюда и сговорчивость появилась. Всё это рассказал мне командир дивизии подводных лодок в ответе на вопрос: «Почему ракетная стрельба пр. 629 последняя на ТОФ?». Но это ещё только должно было произойти, а в тот момент я должен был обеспечить эту самую стрельбу. Лодка должна была произвести пуск ракеты из подводного положения. Она находилась мористее нас. И вот комдив мне и говорит: «Командир, сколько раз я ни просил на всех предыдущих стрельбах твоих коллег-противолодочников показать мне, где будет взлетать ракета с очередной из моих подводных лодок, они показывали все направления, кроме истинного». Я был сильно удивлён его заявлением. Гидрология была прекрасной, гидроакустический контакт с его подводной лодкой был достоверным и надёжным. Звукоподводная связь с помощью станции ЗПС МГ-26 устойчивой. И быстро организовал громкоговорящую связь между гидроакустиками и пеленгатором на левом крыле ходового мостика (конструктивно эта связь не была предусмотрена), у которого стоял капитан первого ранга в ожидании старта ракеты с подводной лодки. Ему оставалось только лично наводить оптический пеленгатор по курсовому углу на подводную лодку, изменения которого докладывали гидроакустики, для успешного наблюдения за стартом. Подошло время «Ч» — время старта ракеты с подводной лодки (акустики доложили о сильном подводном шуме со стороны ПЛ), с незначительной задержкой по времени ракета показалась над поверхностью воды (надо же было пробить 45 метровую водяную толщу), мгновение постояла вертикально на форсе огненной газовой струи из двигателя и, набирая скорость по траектории, легла на азимут в сторону учебной цели. Командир дивизии подводных лодок буквально отпал от пеленгатора и изменился в лице — РАКЕТА ВЗЛЕТЕЛА ТОЧНО ПО НИТКЕ ВИЗИРА ОПТИЧЕСКОГО ПЕЛЕНГАТОРА! Исполнилась мечта комдива хоть

и на последней стрельбе. Стрельба выполнена, лодка через десяток минут всплыла, донесение в штаб флота об успешном выполнении ракетного пуска ушло. Минут через пятнадцать получена радиотелеграмма по КВ ЗАС о точном попадании в учебную цель на полигоне. Настроение у капитана первого ранга превосходное. И вот он в этом настроении и говорит: «Ну, командир, проси что хочешь». «Нам бы продовольствия получить» — скромно сказал я -«а то в ожидании выхода на обеспечение вашей стрельбы провизионные кладовые корабля слегка опустели»(проектная автономность пр. 1124 всего 9 суток). «Это в пределах моих возможностей» — сказал комдив и попросил подготовить радиограмму с заявкой на продовольствие в адрес командира его береговой базы. Радиограмма была уже готова, её оставалось только подписать и отправить. По пути к базе опытный подводник высказал мысль, что не хотел бы столкнуться с корабельной противолодочной группой из кораблей нашего проекта даже в учебных целях, ибо исход встречи мог быть не в его пользу. На подходе к базе комдив дал ряд уточняющих распоряжений своему оперативному дежурному по УКВ ЗАС, суть которых я не уловил, т.к. был занят прохождением узкости. После швартовки к причалу, на пирс к кораблю подъехали три автомобиля — УАЗик для комдива и два крытых грузовика. Баталер-продовольственник с группой матросов уехал на склады. Я и не подозревал, как отблагодарит нас комдив за незабываемый взлёт ракеты по нитке визира пеленгатора. Моему маленькому и весьма скромному кораблю отсыпали два грузовика первоклассных продуктов, изготовленных для подводников. Я пришёл в ужас от того, как мы мучительно будем их списывать. Но и тут комдив оказался на высоте: в чековых требованиях продукты уже были записаны как обычные, а по количеству выданы с коэффициентом перевода из обычных в подводные. То есть, трудностей по списанию продовольствия уже нет. Тогда я догадался о сути его уточнений по УКВ ЗАС в разговоре с оперативным. Следует сказать о том, в чём разница между продовольствием для подводников и продовольствием для надводников (кроме катерников, у них свой рацион). Так, например прессованное мороженое мясо без костей и сухожилий трёх видов. Картофель не сухой и не тот, что вы все привыкли видеть, а готовый к употреблению — очищенный и в специальном растворе в жестяных консервных банках. Колбасы пяти видов. Сыры плавленые и натуральные, ветчина, сливочное масло в тех же жестяных консервных банках. Спиртовой хлеб, который после разогревания становиться пышным и свежим. Соки пяти видов. Сухое вино белое и красное. Консервированные компоты,

растворимый кофе, кристаллизованный чай с лимоном. Сублимированные овощи (высушенные в вакууме). Совершенно отборные крупы и макаронные изделия. А главное упаковка и тара позволяла большинство продуктов хранить в не приспособленных для этих целей помещениях, наши продкладовые большими размерами не отличались. Чуть не забыл витаминные комплексы. Комдив смог нас отблагодарить щедро, и не из своего кармана конечно, но и без превышения своих полномочий. Продовольствия было настолько много, что по прибытии в базу мы поделились с остальными кораблями дивизиона. Да, если мой корабль обеспечивал пуск ракеты, то остальные три корабля на последней точке траектории охраняли полигон её приводнения, оценивали точность попадания и посылали донесение об этом. Кстати сказать, попадание было прямым: практическая боеголовка утопила рейдовую бочку, обозначающую средину прицельного креста. Конечно это та самая случайность (среднеквадратическое отклонение в пятьдесят метров оценивалось на «отлично»), но чертовски приятная на последней стрельбе — что умеем то умеем. Таким образом, в успешной стрельбе была и их заслуга, потому что в случае нахождения на полигоне приводнения посторонних судов стрельбу могли перенести на более поздний срок. А эта задержка могла вылиться в недели и даже месяц. Вот чего иногда стоит надёжный гидроакустический контакт даже со своей ПЛ.

Парады

В ходе службы почти каждый военный моряк обязательно проходит через несколько парадов. Курсантом это парадный строй. Офицером это морской парад. Мне довелось участвовать в морских парадах на ТОФ во всех трёх базах, где их в то время по традиции проводили. Но и морские парады бывают разными. Можно находиться в парадном строю на бочках или на якоре, а можно участвовать в активной фазе парада — театрализованном действии. В районе главной базы мне два раза удалось принять участие в последнем. До Дня ВМФ 1975 года включительно морские парады ТОФ проходили на акватории Амурского залива. Гидрографическая служба флота выставляла три линии рейдовых швартовных бочек, с учётом размеров кораблей запланированных для участия в параде. Это всё располагалось на траверзе Спортивной гавани. В ближней линии, в пяти кабельтовых от берега, ставились малые противолодочные корабли, морские и базовые тральщики, малые ракетные корабли и торпедные катера. По одному-два каждого проекта. Во второй линии подводные лодки разных проектов и в третьей крейсера и корабли второго ранга — эскадренные миноносцы и большие противолодочные корабли. Парад это общефлотский аврал. Покраска, и не просто покраска, а всех кораблей парада одним колером. Пополнение запасов, так чтобы без дискомфорта простоять на рейде не меньше недели. Все виды обороны и защиты, согласно приложениям к плану парада. Ведь каждому кораблю парада нарезаются сектора наблюдения за подводной обстановкой (для обнаружения подводных боевых пловцов и диверсионных сил и средств), надводной и воздушной обстановкой, сектора обстрелов зенитной артиллерией и зенитно-ракетными комплексами. На тросиках флагов расцвечивания и гирлянд иллюминации устанавливаются резаки для мгновенного удаления этих самых флагов и гирлянд. В общем, для зрителей на берегу это спектакль, а для участников парада изнурительная работа, скрываемая от этих самых зрителей. Мне довелось два раза поучаствовать в театрализованном представлении. МПК пр. 1124 должен был на ходу в 28 узлов (51,86 км/час) проходить мимо трибун на водной станции ТОФ, левым бортом к трибунам, с производством залпа из 12 реактивных глубинных бомб (РГБ-60) из реактивной бомбомётной установки (РБУ-6000) левого борта. Первый раз это было на МПК-41 на день ВМФ летом 1973 года. Я был в должности командира БЧ-3 (минно-торпедной боевой части). Решено было МПК-36 (головной в серии) поставить в

линию парада, а МПК-41(второй в серии Тихоокеанских «Альбатросов») производить стрельбу. А перед этим поучаствовать в репетициях. На первой репетиции мы отрабатывали только прохождение мимо трибун водной станции, с обозначением момента стрельбы из РБУ сигнальной ракетой. На второй репетиции (генеральной) надо было выполнить пуск одной РГБ-60 по пеленгу будущего полного залпа. И вот перед второй репетицией все вдруг спохватываются, что на корабле нет 13 штук практических РГБ-60, мало того, чтобы их принять, надо сдать на временное хранение 13 боевых. Но этого мероприятия никто не подал в план боевой подготовки ТОФ! Нас всегда приучали, что все мероприятия на флоте происходят строго по планам боевой подготовки и не иначе. А тут общефлотского мероприятия нет в плане БП! Тем не менее, снимаемся из бухты Парис и следуем в бухту Патрокл к причалу минно-торпедного склада. За время нашего перехода (а это минут сорок) в дополнении к плану БП ТОФ появилась вторая строка, которая и определяла наши действия на весь день. Таким образом, если в плане нет, но командованию очень нужно — читайте дополнения к плану, размер которых не ограничен. Необходимая замена боевых РГБ на практические была произведена в рекордно короткое время и прямо из бухты Патрокл корабль проследовал в Амурский залив на генеральную репетицию. Исходный район для начала прохождения находился в чуть мористее нефтебазы. Почему район а не точка, потому что мы там не стояли, а ходили по кругу с прогретыми до необходимых режимов главными машинами в готовности развить ход 28 узлов. Корабль мог дать и больше, но во первых у руководства парадом должен быть резерв скорости для синхронизации театрализованного действия, во вторых с виду небольшой корабль на таких ходах поднимал солидную волну и порой эта волна накрывала первые ряды трибун на водной станции. Маневр не был лишён риска: скорость большая, а отворот от трибун надо сделать в двух кабельтовых и сразу после отворота произвести залп для имитации атаки подводной лодки. Кроме того, надо было контролировать направление залпа, чтобы под него не попал какой нибудь незадачливый владелец моторной лодки или яхты. И конечно, используя резерв скорости, вписаться в общий сценарий. Там предусматривалась стрельба торпедами с торпедного катера и высадка десанта из под воды. На генеральной репетиции всё прошло гладко. Единственное, что доложил командир корабля руководству парада, в районе приводнения залпа находилось три швартовных бочки. При прохождении с выполнением залпа из 12 РГБ непосредственно в день ВМФ до самого залпа по пеленгу

стрельбы никого не было и вдруг, уже в ходе стрельбы, из-за бочки в районе падения глубинных бомб показалась вёсельная лодка. Визуально контролировал залп я, а на кнопку залпа нажимал старшина минно-торпедной команды. РГБ выходят из направляющих с интервалом 0,3 секунды. Прервать залп просто не успели, и я с ужасом ждал результатов падения залпа. Пронесло — хотя лодка и была в зоне накрытия, все всплески от падения её миновали (это тот случай, когда промах на счастье). Во второй подобной стрельбе я участвовал, будучи помощником командира МПК-81. Это было на День ВМФ в 1974 году. С учётом прошлого опыта всё прошло гладко вплоть до самого прохождения перед трибунами. Уже на кругах выхода на режимы заданного хода командир БЧ-3 лейтенант Слава Кокорев преспокойно доложил, что пусковые установки РБУ-6000 не отрабатывают наведение по вертикали и горизонтали. Старшим на борту был Б. Г. Глушак (ну судьба у него командира дивизиона ОВР). Он сразу послал меня в пост наводки для устранения неисправности. В случае чего можно было выполнить наведение в ручную, но это понижало безопасность стрельбы. Оказалось никто из минёров ПЛО не смог вспомнить, когда РБУ проворачивались в ручную, от упора до упора, хотя должны они это делать на каждом осмотре и проверке оружия и технических средств. Подобное отношение к технике приводило к лишению подвижности конечных выключателей, и они не замыкали цепей питания приводных двигателей ВН или ГН. Вот это самое проворачивание в ручную и позволило восстановить работу электроприводов. Б. Г. Глушак не знал, сколько времени займёт устранение неисправности и начал ещё один разгонный круг. Все эти действия заняли не больше минуты, и корабль уже нёсся в точку залпа. А ход у него был не 28, а 32 узла. Вот тогда зрители нижних рядов трибун на себе попробовали действие искусственно созданной волны. Но на этом наше участие в параде не заканчивалось: далее корабль следовал в точку дозора в южной части Амурского залива для противолодочного охранения кораблей парада. Кстати ровно через год в точке находился МПК-36 под моим командованием.

В Советской гавани для кораблей линии парада, как и во Владивостоке, устанавливали швартовные рейдовые бочки. Там был свой фокус: дизель-электрическая подводная лодка на глазах у зрителей совершала прохождение с погружением на перископную глубину и всплытием. Для меня тамошний парад запомнился тем, что от причала до своих бочек мы дошли и ошвартовались к ним с использованием только активного подруливающего устройства ВДРК (чтобы не пачкать

свежевыкрашенные борта копотью от выхлопа главных дизелей). И руганью контр-адмирала Скворцова из-за гербов (об этом я уже рассказывал). Но, в общем, организация парада была близка к Владивостокской.

Хуже всего дело обстояло на Камчатке. Там корабли становились в Авачинской губе в линию парада на якоря в точки, помеченные специальными буями, и совершенно непредсказуемо разворачивались под действием ветра и течения, особенно в момент прохождения катера командующего парадом. Да и располагалась линия парада довольно далеко от берега. Камчатский парад запомнился мне тем, что меня пытались обвинить в неточной отдаче якоря, но мы просто якорем притопили буй с нашим бортовым номером (к вопросу о точности постановки на якорь). Это выяснилось при съёмке с якоря после парада — буй всплыл. Но после парада точность отдачи якоря уже никого не интересовала. И вообще по-настоящему объективно друг друга могли и могут оценивать только командиры кораблей или офицеры на равных должностях. А начальству и подчинённым одновременно угодить невозможно, поэтому только равные среди равных могут тебя понять в большей части правильно.

Погоня (или так делать нельзя)

МПК-36 с почти двумя экипажами на борту обеспечивал государственные испытания атомной подводной лодки в начале лета 1976 года в районе бухты Валентины. Почти два экипажа были на борту потому, что на МПК-36 стажировались ведущие специалисты экипажа МПК-143 перед отправкой на завод за своим кораблём. Время наибольших туманов. За почти месяц обеспечения мы ни разу не видели обеспечиваемый атомоход визуально — только на экране радиолокатора и слышали по УКВ радиосвязи. Перед очередным погружением председатель комиссии государственной приёмки распорядился: все трое суток, которые подводная лодка будет под водой, категорически не допускать в район ни одного судна или корабля и даже самим в район не заходить. Это теперь я знаю, что испытывались гравиометры ракетоносца, а тогда я просто должен был исполнить распоряжение без подробностей. По всем морским законам, перед тем как район боевой подготовки будет занят, гидрографическая служба флота рассылает всем судовладельцам навигационные предупреждения (ПРИПы и НАВИПы) о закрытии района для плавания кораблей и судов. Но, к сожалению, эти предупреждения по совершенно непонятным причинам не всегда доходят по назначению, то есть до всех капитанов судов в море. Особенно этим грешили рыбаки, дескать, опять эти вояки развоевались — мешают рыбу ловить и всё, при этом добавляя, что рыбак — вдвойне моряк, забывая, что промысел это ещё не всё море. Полная им противоположность моряки торгового флота — образец морской вежливости и дисциплины плавания. В общем, надводный корабль обеспечения был объективно необходим для предотвращения непредвиденных случайностей, которых на море и так хватает. И так, атомоход ушёл под воду, на поверхности туман такой, что с ходового мостика не видно носового флагштока (а это всего метров 30), идут третьи сутки охраны района. Три надводных цели удалось без особых трудностей попросить по радио обойти закрытый район. И вот во второй половине дня с северной стороны района, пока ещё вне его, показалась на экране РЛС маломерная надводная цель, не реагирующая на все попытки вызвать её на связь по УКВ. У меня появились нехорошие предчувствия, но основную задачу по Охране Водного Района (мы ведь и есть ОВР) выполнять надо. Идём на перехват цели для сближения на голосовую связь и предотвращения входа в закрытый район. Объявляю учебную боевую тревогу и объясняю по корабельной трансляции для чего

это сделано. Проверяю все виды связи с постом энергетики и живучести (ПЭЖем). Выставляю рулевого на запасном посту управления рулём и тоже проверяю все виды связи с ним. Вахтенного офицера на машинные телеграфы, шифровальщика на подачу туманных сигналов, приказываю включить на «высокое» обе радиолокационные станции. Предупреждаю командира электромеханической боевой части (командира БЧ-5, он лично находился за пультами управления главными машинами) о возможности внезапных реверсов на винты бортовых главных двигателей. В общем, корабль в режиме погони и перехвата. Для безопасности решил заходить с кормовых курсовых углов цели, пользуясь полным превосходством в скорости. И вот корабль почти у цели, то есть на экранах радиолокаторов цель уже в мёртвой зоне, а визуально её ещё не видно, хотя вперёд смотрят шесть пар глаз опытных наблюдателей. На мостике атмосфера очень напряжённая, скорость 18 узлов, в азарте погони шифровальщик даже прекратил подачу звуковых туманных сигналов (это его дополнительные обязанности при плавании в условиях малой видимости), и никто не обратил на это внимания. И вдруг в разрыве тумана на дистанции метров 90 чуть левее нашего курса появляется из тумана преследуемая цель. В общем ситуация вполне расчётная и достаточно безопасная, но тут, вспомнив о своих обязанностях, шифровальщик нажимает на кнопку тифона для подачи звукового сигнала. На преследуемом судне нас ещё не увидели, но уже услышали, и по совершенно необъяснимым причинам, начинают поворот вправо как раз под мой форштевень. Напоминаю, что расстояние уже меньше 90 метров! Вопреки инструкции по использованию главных двигателей отдаю приказание: «Обе назад самый полный» — и команду на руль — «Право на борт». В такие секунды понимаешь смысл фразы: «Все приказания отданы, ничего изменить нельзя!». Механик, мгновенно сняв блокировку с автоматики управления главными машинами, исполнил приказание машинных телеграфов. Секунды кажутся вечностью. Ногами чувствую ослабление вибрации палубы — это машины исполнили стоп перед реверсом, но инерция переднего хода продолжается. По резкому рывку собственного тела вперёд и усилившейся вибрации палубы под ногами ощущаю начало работы машин на задний ход, вижу отворот форштевня в сторону поворота цели. Но всё это почти бессильно против катастрофического сближения. В это время на правое крыло мостика малого транспорта-рефрижератора «Алдан», а это был именно он, вышел кто-то из штурманов. Вышедший на мостик штурман сопровождал надвигающийся на него форштевень поворотом головы с низу в

верх. Но это уже была инерция корабля, у которого обе машины работали назад самый полный. В общем, движение вперёд прекратилось метрах в десяти от кормовой надстройки «Алдана». У них оказалась прекрасная УКВ связь, по которой они дико завопили, что будут жаловаться, чуть ли не в ООН на наше опасное маневрирование (мы их разбудили, в конце концов). Пришлось открытым текстом под запись задиктовать этим потенциальным нарушителям режима плавания в районе испытаний НАВИМ, о закрытии для них этого самого района и пообещать, что не они, а мы направим доклад о нарушении требований НАВИМа. Конечно, ничего и никуда я не сообщал — мы же моряки, ничего не случилось и, слава богу. У этого случая было два продолжения. Первое. Дня через три после возвращения с этого обеспечения командир БЧ-3, лейтенант Худобородов (именно он стоял у рукояток машинного телеграфа в ходе преследования), находясь на сходе, на берегу и отдыхая на пляже бухты Шамора, случайно прислушался к громким разговорам в соседней по пляжу, не сильно трезвой, компании. Судя по всему, это были моряки и не просто моряки, а моряки с того самого «Алдана», потому что сквозь мат и звон стаканов с портвейном прорывалась история чуть не приведшая к столкновению с военным кораблём. Но так как о маневрировании военного корабля отзывались с восхищением, Худобородов решил вставить пару слов в беседу. И был тут же приглашён к поляне. А на третьем стакане портвейна пообещал членам экипажа МТР «Алдан» уладить недоразумение, сказав, что командир корабля его родственник. За что и был щедро напоен тем же портвейном, которого у рыбаков оказалось не много, а очень много. Второе. Через 20 лет я рассказал этот случай в компании бывших капитанов-директоров промыслового флота (я в это время уже был капитаном-наставником по военно-морской подготовке этих же капитанов-директоров в Корсаковской Базе Океанического Рыболовства, КБОР) и начальник службы безопасности мореплавания КБОР, капитан дальнего плавания, Курмаев Анатолий Васильевич заметил на мой рассказ: «Так вот, капитаном «Алдана» в то время был я». Оказалось что в рефтрюмах «Алдана» находились рыбные деликатесы, водящиеся только в реке Амур, предназначенные для московского флотского начальства, поэтому они считали себя над законом и вели себя соответственно. У него это тоже была первая и последняя попытка к столкновению. Заодно он с тех пор стал внимательнее относиться к ПРИПам и НАВИМам, потому что НАВИМ, закрывающий район, у него в то время был на борту, но он его не читал!

О «непреодолимых» случайностях на флоте

В ходе взаимообеспечения боевой подготовки в восьмидесятых годах на ТОФ произошло несколько из ряда вон выходящих случаев столкновений всплывающих подводных лодок с противолодочными кораблями. Самым вопиющим из них было всплытие в 1977г. ракетного подводного крейсера стратегического назначения (РПКСН) под сторожевым кораблём проекта 50 на Камчатке. Сторожевик, сломанный почти пополам, чудом остался наплаву и силами спасательной службы был отбуксирован в базу, но из-за деформации корпуса ремонту не подлежал и был списан. РПКСН отделался повреждениями противогидроакустического резинового покрытия. Для исключения даже попыток к таким происшествиям был разработан жесточайший перечень правил для надводных кораблей и подводных лодок, казалось бы, абсолютно исключающий подобное в дальнейшем. Корабли должны были после окончания работы с подводной лодкой пройти курсом 0,0° и занять северную кромку района боевой подготовки, исполнить стоп, не останавливая главных двигателей, включить эхолоты и подкильные ГАС и усилить визуальное наблюдение за надводной обстановкой и ближайшим подводным пространством. Подводные лодки в свою очередь должны пройти курсом 180°0 для сближения с южной кромкой района БП и на этом же курсе всплывать. При этом ПЛ должна была выпустить контрольно следовой патрон, выпустить воздушный пузырь из торпедного аппарата, работать ГАС на излучение, включить эхоледомер и навигационные ходовые огни и ещё что-то сделать. Но не таков наш флот, могучий и ужасный, чтобы выполнить все эти требования и всё равно создать аварийную ситуацию. В ходе боевой подготовки зимой 1981 года в районе залива Владимира одна из Совгаванских дизель-электрических подводных лодок проекта 613, не смотря на все эти меры предосторожности, всё-таки пыталась всплыть подо мной. Хорошо, что у меня на борту был командир бригады подводных лодок, иначе бы во всём обвинили нас. Уже после прибытия к северной кромке района БП и исполнения стопа сигнальщик доложил: «Справа 90°0 на дистанции 0,5 кабельтова (92 метра!) вижу ходовые огни всплывающей подводной лодки!». Хорошо, что волнение моря и утренние сумерки позволили разглядеть их хотя бы на такой дистанции. Командир бригады подводных лодок от этого доклада потерял дар речи и стал хватать воздух ртом. В нарушение всех требований Корабельного устава он ринулся к машинному

телеграфу с попыткой дать задний ход (?). Этого нельзя было делать ни в коем случае, так как на задний ход у винтов приёмистость значительно слабее, чем на передний. Но комбриг этого и не обязан был знать. Пришлось, нарушая субординацию, грубо отбросить его оттуда и дать обеими машинами вперёд самый полный. Корабль рванул с места, набирая ход, а в это время в кильватерном следе корабля в тридцати метрах от кормы появилась рубка всплывающей подводной лодки! Комбриг в это время сидел на палубе сигнального мостика возле пеленгатора правого борта, держась за сердце. Но так как авария не состоялась, сердце отпустило, и для закрепления улучшения состояния я предложил ему стакан коньяка, который был с благодарностью выпит. Как со мной (капитан-лейтенантом) рассчитывался командир подводной лодки — не состоявшийся аварийщик (капитан второго ранга, между прочим), замнём для ясности.

Обеспечение КОИ боевой торпеды

Происходило это севернее з. Советская Гавань в начале лета 1981 года. Одна из дизельэлектрических подводных лодок вышла в атаку по приглубому скалистому мысу Боэна, как раз для исполнения КОИ (контрольно-огневых испытаний) боевой торпеды. И тут произошло то ради чего и выделяется корабль обеспечения: торпеда, не пройдя заданной дистанции, легла на грунт. Дальше в таких случаях начитается могучая поисковая операция с целью обнаружения и уничтожения этой самой торпеды, там ведь боеголовка у которой уже сняты все степени предохранения! Правда на этот случай на испытываемой торпеде устанавливается так называемый «стукач» — шум, которого можно запеленговать и тем самым свести к минимуму площадь поиска и последующего бомбометания. Но верхнее командование (в лице уже вам известного контр-адмирала Скворцова) решило всерьёз перестраховаться и приказало ждать подкрепление в количестве трёх СКР проекта 50. Я очень уважаю эти корабли, но по поисковой гидроакустической аппаратуре они с проектом 1124 даже рядом не стояли. Их прибытие (а они прибыли только к вечеру следующих суток) могло только увеличить численность поисковой группы, для убедительного доклада в штаб ТОФ о принятых мерах по поиску и уничтожению неисправной боевой торпеды. Недоверие адмиралов к новой технике продолжалось (это даже через восемь лет после ввода в состав кораблей первой линии головного корабля пр. 1124 на ТОФ!). Командир бригады ОВР капитан первого ранга Архонтов Геннадий Сергеевич (по кличке «генсек») был у меня на борту и мы силами офицеров корабля организовали некоторое подобие штаба по поиску затонувшей торпеды. Гидроакустические пеленги с СКРов очерчивали довольно большую площадь вероятного нахождения торпеды. На эту площадь не хватило бы всего запаса глубинных бомб, доставленных в район поиска дивизионом СКР. Мне с большим трудом удалось убедить комбрига разрешить поиск одним кораблём. МПК-155 по замкнутой кривой обошёл источник звука, производя шумопеленгование «стукача» каждые 10 градусов. Площадь вероятного местонахождения торпеды была уменьшена до площади накрытия одним залпом из 12 реактивных глубинных бомб из РБУ-6000. Но решение на применение РГБ-60 принято не было. Ночью бомбить торпеду не стали, а утром группа из трёх СКРов пошла на бомбёжку утонувшей торпеды кормовыми бомбосбрасывателями. Было сброшено 32 глубинных бомбы ББ-1, времён Великой Отечественной Войны. Было

услышано 33 взрыва (один вроде бы сдвоенный). «Стукач» работать прекратил. Нас поощрили тем, что не наказали.

Это была уже третья крупная база флота, в которую мне довелось приводить новые корабли. И везде один и тот же психологический феномен: командование знает о возможностях новых кораблей понаслышке, читать технических документов не хочет, а спрашивать у подчинённых считает для себя зазорным. Отсюда и хроническое неверие в собственные новые возможности. Вера в противолодочные, противовоздушные и сторожевые возможности МПК пр. 1124 появилась только после отправки всех сторожевых кораблей проекта 50 на слом (а кому ещё теперь было верить?) и постепенного появления в штабах офицеров, прошедших службу на МПК пр. 1124.

В сентябре 2008 году телекомпания РТР показала в серии фильмов «Ударная сила» фильм «Стремительный «Альбатрос»», посвящённый МПК пр. 1124. Снят он был на основе сведений о повседневной деятельности кораблей проекта в составе Черноморского, Балтийского и Северного флотов. Деятельность Тихоокеанских «Альбатросов» не учитывалась. Но и в этом фильме истинные возможности корабля упомянуты лишь поверхностно. А построено было 90 кораблей, и это была одна из крупнейших кораблестроительных серий мирного времени! По приблизительным подсчётам через службу на МПК пр. 1124 за 20 лет прошли почти 200000 матросов, старшин, мичманов и офицеров.

Истинный поиск (то есть входе поиска на море профессионалы ОВР абсолютны)

Было это в районе Камчатки в одном из районов боевой подготовки кораблей КВФ. МПК пр.204 выполнял торпедную стрельбу торпедами СЭТ-40. По времени окончания прохода заданной дальности стрельбы торпеда не всплыла. Такое иногда бывает именно из-за многократного использования практических торпед. Никто наперёд не знает после, какого очередного прохождения она утонет. Но даже практическая торпеда изделие секретное и не столь важно, что она утонула, важно чтобы изделие не попало в чужие руки (то есть утратили торпеду не только мы, но и все остальные). И вот чтобы с вероятностью близкой к 100% удостовериться в её утоплении, проводиться специальный поиск. Нарезается район в форме квадрата, сторона которого равна трём максимальным дальностям стрельбы этой торпедой с центром в точке залпа (я уже упоминал, что точка залпа отмечается специальной крестовиной и патроном фосфористого кальция). Сторона квадрата параллельна пеленгу стрельбы. Предполагается равновероятным любой курс торпеды, коль она была неисправна, но идти она может не дальше возможности её электрической батареи. Силами стрелявшего корабля и кораблей обеспечения (и специально вызванными из базы для поиска торпеды кораблями, а то и самолётами или вертолётами) начинается поиск на два покрытия нарезанного района, со смещением в сторону дрейфа от течения и ветра. И вот, после не всплытия этой самой торпеды, четыре корабля под руководством комбрига 114 брк ОВР капитана 2 ранга Головко Л.И. начали поиск. Это было днём, в полную видимость и при, слегка волнующемся, море. Корабли двигались строем фронта с интервалом два кабельтова (370 метров), ширина полосы поиска 8 кабельтовых(1481.6 метра). На мостиках и верхней палубе кораблей, участвующих в поиске, усиленная смена наблюдения за водной поверхностью. Шутка в деле — первый обнаруживший торпеду едет домой в отпуск на десять суток, не считая дороги! Дивизионный специалист РТС Саша Мельников решил использовать появившуюся возможность для замены генераторных радиоламп, отработавших свой гарантийный срок, в навигационной РЛС «Дон» на МПК-143, которым командовал я. Замена прошла успешно, а отработавшие своё, две радиолампы пошли за борт. Так вот качество поиска было столь высоко, что эту пару радиоламп мы находили на поверхности моря ещё два

раза! После этого уверенность в том, что торпеда утонула, у меня была полной, и поиск был прекращён, но занял он почти весь световой день.

Кошки-мышки

Вне наших территориальных вод почти на широте залива Советская Гавань сторожевой корабль пр. 50 «Иркутский комсомолец» визуально обнаружил перископ неопознанной подводной лодки и дал об этом, специальным сигналом, оповещение по флоту. В это время МПК-4 и МПК-155 пр.1124, находились в районе боевой подготовки не далеко от места обнаружения перископа. Разумеется, дежурный адмирал ТОФ (ОД ТОФ) в минимально возможное время передал нам распоряжение следовать в район обнаружения перископа для поиска иностранной подводной лодки (ИПЛ). Почему иностранной? Потому, что по плану боевой подготовки ТОФ в этом районе наших ПЛ в то время быть не должно, если это не контрольная цель для проверки готовности собственных сил ПЛО и не заблудившиеся асы морских глубин. Но мы и сами уже получили оповещение от СКР, разобрали его, прекратили выполнение мероприятий боевой подготовки и с нарастающей скоростью, включив устройства обесшумливания винтов «Завет», шли в район поиска ИПЛ. Вообще к тому времени у противолодочников сложилось особое мнение по вопросу подачи оповещения по флоту об обнаружениях ИПЛ. Одиночный противолодочный корабль (в мирное время) мог произвести обнаружение или случайно или по планам противной стороны. Да и корабельная противолодочная ударная группа (КПУГ) тоже. Подводники всегда располагали и сейчас располагают абсолютным превосходством в дальности обнаружения надводных кораблей и судов своей акустикой. Благодаря возможности изменять глубину погружения и располагая графиком распределения скоростей звука и температуры забортной воды на разных глубинах, они могут занять глубину для обеспечения максимальных дальностей в режиме шумопеленгования или в режиме эхопеленгования своей гидроакустикой. Поэтому они без особых усилий уклоняются от обнаружения кораблями ПЛО, выходя из полосы поиска КПУГ. Это тактическое превосходство ПЛ, при поиске, который называется контрольным, используется против них же: ПЛ уклоняются от обнаружения, а мы строим маневрирование при поиске так, чтобы, уклоняясь от обнаружения ПЛ на некоторое время вышла из обследуемого района. При этом и шумность, и маневрирование противолодочных кораблей носят демонстративный характер. И ещё обнаружение ПЛ надводными кораблями ПЛО возможно когда ПЛ вынуждены идти на прорыв или против них разворачивается поисковая операция

разнородных сил ПЛО и в дело вступают оперативные соединения разнородных противолодочных сил (ОС РПЛС). Это согласованные по времени и месту, под единым руководством, действия многоцелевых подводных лодок, противолодочной авиации, надводных кораблей и береговых средств обнаружения, направленные на обнаружение и длительное слежение за обнаруженными ПЛ. Но в общем, как говорил «генсек»: «Донесение об обнаружении ПЛ и о потере с ней контакта надо готовить одновременно». Так вот, чтобы не быть обвинёнными верхним командованием в полном тактическом превосходстве вероятного противника (или вероятного друга, но с меньшей вероятностью), командиры кораблей ПЛО крайне неохотно прибегали к оповещению по флоту, об обнаружении ИПЛ (своих мы умели отличать по дискретным составляющим шумового спектра). Не смотря на то, что формы донесений готовились заранее и в них, достаточно было вписать только координаты точки обнаружения и время обнаружения. Хотя и передавались они с приоритетом по самым быстродействующим каналам связи, реакция оперативной службы флота поступала на корабли с получасовой и более задержкой: им самим надо было разобрать донесение, зафиксировать его в дежурной документации, найти Командующего Флотом или его заместителя, доложить, получить указания, изложить их в шифротелеграмме и отправить на корабль (ПЛ, самолёт, вертолёт) для исполнения. А за тридцать минут атомоход мог удвоить скорость подводного хода и применить весь арсенал средств уклонения и гидроакустических помех. А кто виноват в потере контакта? Да тот, кто его установил. Поэтому те, кто иногда устанавливал контакты с ИПЛ, не спешили радовать весь Тихоокеанский Военно-морской Флот. Как правило, командирами ОС РПЛС были командиры или начальники штабов бригад противолодочных надводных кораблей. Командир бригады кораблей охраны водного района капитан первого ранга Архонтов Геннадий Сергеевич (именно у него была кличка «генсек») с частью офицеров штаба бригады был у меня на борту (МПК-155). По ходу дела принимали решение на поиск ИПЛ или использование одного из типовых вариантов поиска. Сразу пришли к единому мнению, что командир ИПЛ умышленно позволил обнаружить себя с целью выявления возможностей сил и средств ПЛО в районе базы Сахалинской Флотилии — залива Советская Гавань. Входить в терводы в подводном положении будет только в случае крайней необходимости. Замысловато уклоняться от обнаружения не будет, иначе, зачем он себя показал? На мелководье не пойдёт (т.е. глубины в районе маневрирования ПЛ будут не менее 120

м). О нашем нахождении в море знал, вряд ли, так как акустикой мы не работали, а отрабатывали подготовительные мероприятия к ракетным стрельбам. Сейчас он нас конечно уже услышал, но мы подходим с южного направления, с той стороны, откуда он пришёл, и куда будет уклоняться. В северном направлении территориальные воды со стороны Сахалина и Хабаровского края смыкаются и можно в ходе отрыва от слежения в ту сторону нарушить госграницу. Нежелательно для него, потому что тогда он получит от нас международный сигнал на всплытие и в случае невыполнения будет атакован. В общем, вывод такой: или беспрецедентная наглость американских подводников или разведывательный умысел. Исходя из этих соображений, выбрали точки опускания контейнеров опускаемых гидроакустических станций (ОГАС) МГ-339Т, готовились к замеру гидрологии для уточнения прогнозных данных по дальностям обнаружения ПЛ. МПК-155 и МПК-4 обнаружили ИПЛ через пять минут после начала поиска в режиме шумопеленгования. Подводная лодка пыталась пройти между двумя кораблями (прорыв) и уже двигалась в южном направлении. Об особенностях нашей гидроакустики я уже писал, повторю только то, что она позволяла обнаруживать подводные лодки дальше, чем навигационная РЛС «Дон» обнаруживала надводные цели. А система групповых атак Р-770 «Гранат» позволяла, имея только шумопеленги с двух кораблей, определять элементы движения цели (курс и скорость) не демаскируя себя активным гидроакустическим излучением. Оповещение по флоту об обнаружении ИПЛ уже было отправлено. Данные для противолодочной авиации о характере волнения в районе (для установки чувствительности радиогидроакустических буёв) отправлены. В мирное время американские подводники, после подтверждения факта их обнаружения, отрывались от слежения надводных кораблей ПЛО по шаблону. Они всегда были в курсе погодных условий на поверхности. Направление волны отлично видно в зенитный перископ из под воды, без всплытия. И поэтому выбирали курс отрыва от слежения с направлением против ветра и волнения на поверхности воды, каждые 30 минут УДВАИВАЯ скорость отрыва (в соответствии с возможностями ядерной энергетической установки, ЯЭУ). Надводные корабли при попытке двигаться против ветра и волны следом за отрывающейся ПЛ не могли развивать значительных скоростей из-за сильных ударов встречных волн и из-за резкого уменьшения дальности действия подкильных ГАС от собственных шумовых помех (ОГАС использовались только «на стопе»). Если на момент обнаружения у ПЛ была скорость 5-6 узлов, то через час от начала отрыва

скорость бывала 20-24 узла. Продолжение слежения было возможно только авиацией ПЛО, но оторвавшись от надводных кораблей, ПЛ переходила на максимальномалошумный ход и выполняла маневр уклонения от авиации. В нашем случае командир американской ПЛ не стал умничать, а пошёл напролом как я уже выше описал. Но волнение водной поверхности благоприятствовало большим скоростям движения. Комбриг приказал МПК-4 поднять контейнер и максимальным ходом сменить точку опускания ОГАС, смещаясь к югу вслед за ПЛ и с некоторым упреждением, а МПК-155 продолжал шумопеленгование до прихода МПК-4 в новую точку. То, что ПЛ американская мы уже знали точно, потому что дискретный акустический анализатор («Кассандра», КМГ-12) позволил определить составляющую шумового спектра от ПЛ в 60 герц, а это как признак национальной принадлежности. Наши ПЛ шумели на дискретной частоте 50 герц (сейчас и они и мы для исключения этого шумового фактора снова вернулись к системам постоянного тока на АПЛ очередного поколения!). В новой точке МПК-4 начал работать акустикой в активном режиме, а мы на скорости 36 узлов следовали в свою новую точку опускания ОГАС. «Четвёрка» установила контакт с ПЛ и по системе групповых атак наводила нас в точку очередного опускания ОГАС. Появились на УКВ связи два самолёта ПЛО ИЛ-38 и мы приступили к передаче контакта с ИПЛ от КПУГ АВПУГ (авиационной противолодочной ударной группе). Для облегчения ориентации наших «орланов», среди нескольких кораблей КПУГ, на крышах ходовых рубок МПК были нанесены бортовые номера. Этот простейший элемент взаимодействия с авиацией делал ненужным снижение самолётов до высоты бреющего полёта для чтения бортовых номеров, что экономило время передачи контакта с ИПЛ, топливо самолётов и повышало безопасность полётов авиации ПЛО. Лётчики поставили несколько линейных барьеров из РГАБ (радиогидроакустических буёв), и через 20 минут командир противолодочной авиагруппы доложил о приёме контакта. Дальше уже была не наша работа, потому что лодка ещё была слышна в режиме шумопеленгования, но ушла уже далеко. Авиация ПЛО ТОФ, после приёма контакта от кораблей ПЛО, следила за этой американской ПЛ больше 12 часов. При подготовке отчёта о слежении мы впервые столкнулись с необходимостью учитывать скорость дрейфа от течения. В других точках моря это не так актуально, но в северной части Татарского пролива очень сильно ощущается приток воды из реки Амур. И только после учёта дрейфа от течения прокладка курса ИПЛ приобрела очертания и смысл. Средства гидроакустического

противодействия (ГПД) наш «вердруг» не применял и действовал, как мы и предполагали, по шаблону. Отчёт получился классическим, с приложением записей на рекордерах, фотографий экранов ОГАС, звукозаписью шумов ИПЛ и лент дискретного анализатора. Силами КПУГ из двух кораблей время контакта с ИПЛ составило 2 часа 17 минут. А с учётом стараний авиации почти пятнадцать часов. То есть в реальных условиях американский атомоход мог быть атакован и уничтожен на первых десяти минутах контакта с кораблями ПЛО. Но истинные надводники-противолодочники всегда понимали, что без взаимодействия с противолодочной авиацией они только носители долгодействующих средств обнаружения ПЛ, а вооружение годилось только для самообороны. Не знаю, кого, где и как за это наградили, но лично я получил «Командирские» часы из рук горячо меня не терпящего, контр-адмирала Скворцова. Который к этому времени был Командующим Сахалинской Флотилией и при случае, где надо и где не надо вворачивал фразочку, что я чуть ли не его воспитанник (молчал он лишь тогда, когда меня снимали с должности). Любят у нас некоторые военачальники присваивать себе достижения всех предыдущих наставников и учителей своих нынешних подчинённых.

Навигационное происшествие у мыса Гаврилова в заливе Советская Гавань (конечно я в этой ситуации негодяй, но истина дороже)

Случайно сложилось так, что мне везло на штурманов. Для подтверждения этого достаточно сказать, на каких должностях они закончили службу. Первый, Максимов (с МПК-36) — флагманским штурманом КВФ. Второй, Грипасов (с МПК-143) — флагманским штурманом бригады эсминцев на КВФ. Третий, Новиков (с МПК-155) — заместителем начальника Совгаванской гидрографии по РТСН. Соглашаюсь, что служба с такими специалистами меня несколько расслабила в вопросах навигационной безопасности. При назначении Новикова дивизионным штурманом, ему на замену прислали Юру Шаповалова, который до назначения штурманом на МПК-155 успел послужить, сразу после окончания училища, два года командиром малого десантного катера (МДК) в Приморской флотилии в заливе Стрелок. В его подчинении было пять или шесть не очень дисциплинированных матросов и для поддержания необходимого уровня подчинённости Юра (будучи атлетически сложенным красавцем) иногда прибегал к вульгарному мордобою. Однажды при нахождении МДК на ремонте во Владивостоке Юра познакомился, в одной из компаний, с дочкой члена Военного совета, начальника политического управления ТОФ. Через некоторое время они женились. Именитый тесть решил поучаствовать в карьерном росте зятя. Так Юра попал на МПК-155. Результатами ознакомительной беседы со вновь назначенным штурманом я остался доволен и посчитал, что со штурманом в очередной раз повезло. И действительно старший лейтенант был старательным и достаточно грамотным в штурманских делах. Он быстро вошёл в офицерский коллектив и пользовался авторитетом среди мичманов и рядового состава. Но мордобойные замашки сохранились и видимо иногда пробивались. Однажды, при входе в залив Советская Гавань рано утром и в условиях плохой видимости из-за тумана, мы не попали в боновые ворота. Вроде бы ничего опасного — бонно-сетевого заграждения давно не было, а глубины позволяли проходить и слева и справа от бакенов боновых ворот. Но мне уже следовало насторожиться. Тем не менее, по рекомендации штурмана, я поворачиваю вправо на курс

входа в бухту Северная. Сам нахожусь не на ГКП у экрана МИЦ-224, а на левом крыле сигнального мостика (со стороны навигационной опасности), как требовал (и своего добился) контр-адмирал Скворцов. Усиленно вглядываюсь вперёд и влево и в ходе движения начинаю ощущать, что штурман затягивает доклад о времени второго поворота вправо. В это время визуально обнаруживаю немного правее курса причал, к которому швартуются пассажирские катера. Мгновенно осознаю, где мы находимся, и отворачиваю право на борт. И уже на курсе отхода от навигационной опасности ногами ощущаю, что касания грунта я не миновал. Касание было очень лёгким, но для тяжёлых неприятностей этого было достаточно. Надо учитывать, что время было раннее и на оперативных дежурствах штаба бригады, штаба флотилии, штаба флота и ГШ ВМФ находились помощники оперативных дежурных, а оперативные дежурные отдыхали. Сразу после швартовки я доложил помощнику ОД 196 брк ОВР о касании грунта. Доклад довольно быстро дошёл до ГШ ВМФ в Москву, обрастая лишними подробностями. В общем, в Москве решили, что МПК-155 выскочил на мыс Гаврилова, где и находится до сих пор. Шум поднялся очень большой. К нам начали ездить все мыслимые и не мыслимые флотильские и флотские начальники. Конечно, мне вполне справедливо было указано на мои личные ошибки и недоработки в организации прохождения узкости, приведшие к касанию грунта. Но начальники начальниками, а мне самому надо было понять, как после шести лет командования тремя кораблями пр. 1124 я дожил до жизни такой? Я сам считаю, что нельзя было в угоду требованиям контр-адмирала Скворцова отходить от экрана РЛС «Дон» или МИЦ-224 и стоять на крыле ходового мостика, бестолково вглядываясь в туман. Истина была печальна и не так сложна, как изложила в акте комиссия. Юра, при входе в узкость, потребовал, чтобы к РЛС «Дон» стал старослужащий радиометрист, старшина 2 статьи. Но старшина 2 статьи на мостик не прибыл, а прислал молодого матроса — в принципе тоже не плохого специалиста. Но надо знать Юру, которому на его МДК не смел перечить никто. Штурман сам сбегал за старшиной 2 статьи и, найдя его в койке, применил физическую силу. Старшина 2 статьи все-таки прибыл на свой боевой пост. Как оказалось, Юра Шаповалов не умел самостоятельно регулировать качество изображения на экране РЛС «Дон» (на МДК не было радиолокации!) и радиометрист, которого Юра побил, это знал. Обозлённый старшина 2 статьи ввёл рукоятку ВАРУ (ввод автоматической регулировки усиления) на максимальное подавление помех в центре экрана, чего в узкости делать

категорически нельзя, потому что мёртвая зона РЛС увеличивается до нескольких миль, а до навигационной опасности два кабельтова. Юра сам не понял, что произошло с РЛС, и не доложил об отсутствии изображения береговой черты на экране РЛС. Таким образом, место я потерял и если бы штурман хоть что нибудь пискнул, я бы остановил корабль для уточнения координат. Но этого не произошло. Конечно, есть вопрос и к технику-оператору МИЦ-224. Его информационное устройство вторично, оно принимает и обрабатывает информацию от РЛС «Дон». Таким образом, техник тоже обязан был доложить об отсутствии изображения, но и этого не произошло. Касание не привело к аварийному ремонту. Водолазный осмотр показал наличие вмятины слева, снизу у титанового обтекателя антенны подкильной ГАС МГ-322Т, длиной 1200 мм и со стрелой прогиба 90-100 мм, почти без повреждения шпангоутов (т.е. будто в корпус титанового обтекателя с силой пытались вдавить, что-то мягкое). Больше водолазы ничего не обнаружили (хотя это было не всё). Корабль продолжали гонять, как гоняли. Меня наказал своей властью Командующий Сахалинской флотилией. Уже когда пришли во Владивосток, для планового докования и встали в сухой док, открылась интересная картина. На кромке одной из лопастей среднего винта был задир. На момент касания винт находился в режиме ротации. Если учесть, что обтекатель ГАС заглублён в воду глубже чем лопасть среднего винта в нижнем положении, то получается что у этих повреждений разная природа. Картина повреждения обтекателя была такой, как будто скользом он коснулся массивного, но не твёрдого объекта. И тут я вспомнил, что ещё весной этого года на выходе из залива Советская Гавань корабль без видимых причин качнулся слева направо при полностью штилевом море. Был туман и я посчитал это одиночной волной от заходящего в порт Ванино парома. Случай никаких подозрений не вызвал и я решил о нём никуда не докладывать. Но навигационные подробности никого из командования не интересовали, видимо кадровое решение по моей кандидатуре было уже принято. Интересно другое — как обтекатель был отремонтирован. Дело в том, что завод, построивший и мой корабль, должен был отправлять полностью готовое экспортное судно СБР назначением на Кубу. И по этому случаю на достроечную базу во Владивосток приехал директор судостроительного завода Сергей Семёнович Лодыжец. Постановка корабля в док состоялась в обед пятницы, а он приехал ближе к вечеру. Узнав, от диспетчера достроечной базы, о постановке корабля в док он решил лично осмотреть повреждения, так как слухи о касании грунта «20 заказом» дошли

до него через Москву с большим количеством художественных домыслов. Вахтенный у трапа, узнав директора, доложил мне о его прибытии. Я немедленно спустился в док на стапельпалубу. Вместе осмотрели повреждения, и он пришёл к тому же выводу что и я. Дальше вообще начались чудеса: директор распорядился прислать бригаду сварщиков-титанщиков со всей сварочной техникой и фрагментом корпуса обтекателя, который нуждался в замене. Дело в том, что завод Сергея Семёновича по межзаводской кооперации изготавливал титановые обтекатели для всех судостроительных заводов страны, где строились корабли пр. 1124. А титанщики годовой план выполнили и запросились в отпуск всей бригадой. Но директор их немного поправил. Утром в субботу специалисты прибыли, а вечером воскресенья мы уже проверили герметичность отремонтированного обтекателя водоналивом. Когда утром понедельника прибыл фотограф из технического управления флота (Техупр ТОФ) для фотографирования повреждений — фотографировать было нечего, так как новый фрагмент и обтекатель целиком были зачищены пневмотурбинками и покрашены штатной краской. Свою благосклонность директор объяснил тем, что я как командир, всегда со вниманием относился к проблемам завода (см. Прохождение замеров и регулировки электрических полей), чем и заработал срочный ремонт (кстати, счетов за ремонт завод никому не выставил). Выправление задира на лопасти среднего винта у Дальзавода проблем не вызвало. Лопасть подогрели автогеном и выправили кувалдами. Даже не потребовалось снимать винт на балансировку. Командующий ТОФ приказ Командующего флотилией отменил и снял меня с должности командира МПК-155 с назначением помощником командира СКР-18 пр. 159 с базированием в бухте Броутона на острове Симушир Курильской гряды. Это было вполне справедливо. Обидно другое то, что сделал штаб бригады во главе с командиром бригады капитаном второго ранга Душко Ю.М. в порту Корсаков, куда, наконец, перебазировали дивизион кораблей проекта 1124 и в его составе МПК-155. При первой же попытке выхода в море на борту МПК-155, он вместе со штабом, посадил корабль обтекателем на грунт прямо в порту между Северным и Южным пирсами. Да не так «нежно» как я, а с последующей полной заменой обтекателя. За это навигационное происшествие никто наказан не был (!).

«Сафари» на сторожевом корабле

При базировании в бухте Броутона на острове Симушир Курильской гряды, на берегу развлечений для экипажа сторожевого корабля почти не было. Всё служебное и личное время матросов, старшин, мичманов и офицеров проходило внутри корабельного корпуса. И каких только видов досуга не изобретают военные моряки. Это и все виды настольных игр, разрешённые по уставу и картишки втихаря. Но всех перещеголяли парни с СКР-18 проекта 159. Проект отмечаю отдельно, потому что при проектировании и строительстве этих кораблей внутренней отделке жилых помещений внимания почти не уделялось. Вдобавок этот корабль был головным кораблём проекта 159 для Хабаровского судостроительного завода, а на головных кораблях «шероховатостей» с трассировкой трубопроводов всегда хватало. В кормовой части корабля была огромная каюта мичманов на 8 мест. Внутренней отделки в каюте нет, все трубопроводы и кабельные трассы проходят в открытую, огибая жилое пространство вдоль бортов и поперечных переборок. Именно эти трубопроводы и кабельные трассы облюбовали крысы для беспрепятственного перемещения по каюте. У кого-то из мичманов была пневматическая винтовка. И это подтолкнуло пытливую мысль обитателей каюты. В каюте на одном из трубопроводов крепили аппетитную приманку для крыс. В самой отдалённой точке от привлекательного для крыс трубопровода располагался стрелок с пневматической винтовкой. Секундант выключал свет. И охотник замирал в ожидании. При возникновении шорохов в районе приманки секундант включал свет, и если крыса замешкалась, то она попадала на мушку пристрелянной, на шесть метров пневматической винтовки. Конечно, все меры безопасности были приняты: за трубопроводом был пулеприёмник из пенопласта, чтобы никаких рикошетов, койка под мишенью застилалась полиэтиленовой плёнкой, чтобы никаких кровавых пятен. Стрелок в защитных очках. Интерес к «крысиному сафари» то исчезал, то появлялся вновь, в зависимости от крысиного поголовья. Польза была двойная: уменьшалось поголовье вредных грызунов, а стрелки испытывали почти те же ощущения, что и на полномасштабной охоте, только не сходя с корабля и даже не выходя из каюты. Были в этом деле и свои рекордсмены.

Если не работают подчинённые — работай сам

Длительное время в бухте Броутона на острове Симушир штаб 137 брк овр располагался на борту энергосудна «ЭНС-357». Сложности всегда возникают там, где их никто не ждал. Вот такой сложностью, как ни странно, стала телефонная связь с берегом. И нужна то она была только с береговой базой и сигнально-наблюдательным постом на мысе Сухина (полное и правильное название такого подразделения: морской радиотехнический взвод — МРТВ). Каждый день утренний доклад оперативного дежурного начинался с того, что телефонная связь с береговой базой и МРТВ Сухина или не работает или работает очень плохо. Эти ежедневные доклады проняли начальника штаба Витю Малиновского в разгар зимы, когда все связные кабели под слоем снега и не доступны для ремонта. Он приказал не только восстановить связь, но и произвести ремонт кабельных линий так, чтобы он больше о них не слышал! Вот тут-то всё и началось! Флагманский связист капитан третьего ранга Вова Павленко заявил, что до лета никакой ремонт не возможен, ибо телефонные кабели под метровым слоем снега. Капитан второго ранга Виктор Малиновский (кстати, мой одноклассник по училищу) вызвал меня и приказал утереть нос этой «связистской шпане». При этом способов утирки носа указано не было.

Задолго до этого инцидента, в ходе прогулок по острову с работающим транзисторным радиоприёмником, я обнаружил интересный эффект: вблизи от телефонных кабелей (проложенных прямо по грунту) громкость приёмника всегда возрастала, а на обрывах, окончаниях или плохих соединениях резко падала. Опять же задолго до этих потребностей лично мною был воспроизведён (из статей в журналах «Наука и жизнь» и «Юный техник») и предложен в качестве рационализаторского предложения (ещё при службе на Камчатке) автономный паяльник, работающий от таблетки сухого спирта или любого кусочка ветоши, пропитанного спиртом, бензином, любой горючей жидкостью. «Утирка носа» происходила так: я, с двумя матросами-телефонистами, на лыжах шёл вдоль трассы телефонного кабеля, и слушал Хабаровское радио на длинных волнах. В местах падения громкости приёма мы копали яму в снегу и находили скрученное, когда то абы как, соединение. Мы их все совершенно добросовестно, в условиях Курильской зимы, ЗАЧИЩАЛИ, ЗАЛУЖИВАЛИ, СКРУЧИВАЛИ, ПРОПАИВАЛИ и

ТЩАТЕЛЬНО ИЗОЛИРОВАЛИ. И так четырнадцать (!) сомнительных соединений от «ЭНС-357» до сигнально-наблюдательного поста на мысе Сухина. С тех пор, даже после моего убытия к новому месту службы, телефонная связь с МРТВ никого не беспокоила. Слабым местом связи с береговой базой была проброска кабеля по линии прилива (по кратчайшему пути). Часто при выгрузке техники и строительных материалов с десантных кораблей, которые подходили прямо к береговой черте и выбрасывали аппарели, телефонный кабель просто обрывался. Связь с береговой базой восстановили надолго, вплоть до убытия «ЭНС-357» из бухты Броутона, проброской по разным маршрутам семи (!) береговых шлейфов, собранных из обрывков телефонных кабелей, валявшихся на местности в достаточном количестве. Они также были тщательно пропаяны и изолированы. Вторым проводом была «ЗЕМЛЯ», которую, как известно, перерубить невозможно. Нос «связистской шпане» был образцово-показательно «утёрт».

О явлении, трудно объяснимом

Ещё до перехода на Камчатку МПК -143 в начале лета 1977 года корабль привлекался к контрольному поиску ИПЛ в северной части Японского моря в районе 30 миль к западу от японских островов Ребун и Рисири. Поиск проходил в условиях густого тумана и практически штилевой погоды. В первой половине дня корабль лежал в дрейфе в очередной точке поиска при опущенном на глубину 80 метров контейнере ОГАС МГ-339Т и занимался обследованием подводной среды с целью обнаружения или отпугивания ИПЛ на подходах к проливу Лаперуза. Подруливающее устройство ВДРК-159 (активный руль) находилось в нижнем положении в готовности к работе. Вдруг радиометрист штурманский доложил об обнаружении на экране РЛС «Дон» линии с угловой протяжённостью градусов десять на дистанции 35 кабельтовых. Линия фронтально и довольно быстро двигалась на корабль. По осени и по весне, я бы решил, что это стая птиц, по зиме — снежный заряд, а тут начало лета, да и выглядят и стая птиц и снежный заряд на экране РЛС немного бледнее и расплывчато. На всякий случай приказал рулевому развернуть корабль форштевнем на надвигающуюся линию с помощью активного руля (самой прочной частью корпуса в сторону наибольшей опасности), почему-то, решив, что это одиночная волна. По корабельной трансляции предупредил личный состав о возможной значительной килевой качке. Линия, приближаясь, вошла в мёртвую зону РЛС и впереди по курсу уже была не видна на экране РЛС, но за мёртвой зоной справа и слева движение было видно. Я вышел на крыло мостика и стал смотреть прямо по курсу в туман. Визуальная видимость не превышала 50 метров. И вдруг увидел белую полосу пены на высоте уровня мостика. Это был гребень надвигающейся на корабль довольно крутой волны. Корабль, стоявший в разрез волне, сильно качнуло по килевой качке, волна прошлась по верхней палубе, но ничего не сорвала и никого не смыла. А дальше опять был штиль, густой туман и незначительная рябь на поверхности воды. От бывалых моряков я слышал о таком явлении под названием «Волна-убийца», но сам видел в первый раз. Вторично в меньших масштабах встреча с волной произошла с океанской стороны острова Шиашкотан Курильской гряды. На шлюпке с СКР-18 мы подходили к берегу для снятия людей. Дрек уже был отдан и шлюпка, табаня, продвигалась к берегу кормой, чтобы с кормы принять пассажиров. При этом маневре старшина шлюпки командует подходом к берегу, а командир шлюпки наблюдает за

окружающей обстановкой. В тот раз я оценил сполна мудрость наших предшественников, которые выработали эти правила. Полностью уверен в квалификации старшины шлюпки мичмана Креймер В. В., поэтому смотрю вперёд по курсу и вижу, как со стороны океана на нас надвигается волна высотой равной длине шлюпки ЯЛ-6. Её увидел и один из баковых гребцов, который травил дректов. Я успел скомандовать: «Выбирать дрек, вёсла, вёсла на воду, навались». Гребцы выполнили команду своевременно. Нас весьма прилично качнуло, но без ударов о грунт и заливаний шлюпки — повезло. И это при полном штиле и ясной погоде! Ожидающих на берегу обдало морской водой, но тоже без последствий. Недавно из средств массовой информации узнал, что со спутников такие волны многократно наблюдались и наблюдаются в различных районах Мирового океана. Природа их пока неизвестна.

Братские встречи

Мой младший брат Сергей моложе меня на 3 года 5 месяцев и 29 дней. Получилось так, что когда я был лейтенантом военно-морского флота, он служил в воздушно-десантных войсках под Уссурийском по случаю отчисления со второго курса Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта. Причина отчисления была и серьёзна и смешна одновременно: Сергей играл в институтском вокально-инструментальном ансамбле на гитаре и однажды, после одной из свадеб старшекурсников, весь состав ВИА обнаружили в женском общежитии у старшекурсниц, одногрупниц невесты. «Аморалка» в чистом виде, как следствие — отчисление за «неприемлемое» поведение. Пользуясь нахождением корабля во Владивостоке, я попросил у командира разрешение навестить брата и приехал в Уссурийск в расположение части. Брата, рядового Солдатенкова, отпустили в увольнение погулять с братом, лейтенантом Солдатенковым, (в части увольнения не было из-за оргпериода). Погуляли по городу, позвонили родителям, сходили в кино, пообедали в привокзальном ресторане, отгоняя гарнизонные патрули флотской формой. Вместе вернулись в часть, снабдил я его деньгами и уехал на корабль. Маленькая отдушинка в Серегиной службе состоялась к удовольствию нашему и родителей.

Вторая встреча состоялась уже, когда я был командиром МПК-143, а Сергей закончил работу в строительном отряде после четвёртого курса института, куда он вернулся на второй курс после службы в ВДВ. МПК-143 как раз готовился к переходу на Камчатку. На борту работала комиссия по приёму корабля в состав 114 брк ОВР с базированием в б. Завойко на Камчатке. Сергей приехал на остров Русский в б. Парис. Я как раз готовил корабль к контрольному выходу с комиссией на борту. Для завершающего этапа приёмки перед переходом. Спросил разрешение у председателя комиссии взять младшего брата с собой на выход в море. Разрешение было получено и через час мы уже проходили остров Скрыплёва, направляясь в акваторию Уссурийского залива. Был изумительный ясный солнечный слабоветренный день. Но зато со стороны Японского моря подошла крупная зыбь. Если кто не знает что такое крупная зыбь — это очень длинные волны, длиной 400-600 метров и высотой 10-12 метров. Событие в тех местах редкое, но оно состоялось именно в день присутствия младшего брата на борту. Сергей с детства плохо переносил качку (я кстати тоже, но тренировки

было больше) и служба в ВДВ не выработала иммунитета против неё. Как он, бедолага, пережил этот четырёхчасовой выход в море, я не знаю. Но когда после швартовки я зашёл в свою каюту, там лежал Серёга с жёлтым лицом и мольбой в глазах: когда это кончится? Сразу после швартовки к трапу подали УАЗик фургон с денежным довольствием экипажа за два месяца вперёд (по правилам передислокации). После получения денег, я получил от председателя комиссии по приёмке корабля разрешение на сход на берег на сутки для общения с братом. Уже на борту пассажирского катера, идущего из бухты Парис во Владивосток, мы с Серёгой по-братски поделили моё денежное довольствие. Так как у студента после стройотряда объективно должны быть трудности с деньгами. Происходило это так: Сергею было предложено ребром ладони разделить пачку денег и себе взять любую из двух долей. Во Владивостоке мы навестили нашего дядю и расстались на неопределённое время.

Третья встреча состоялась в порту Корсаков на Северном пирсе в декабре 1983 года. Сергей уже, будучи офицером Железнодорожных войск, находился в отпуске, и, узнав о моём прибытии в порт Корсаков на СКР-18 , нашёл моего школьного друга Репина Аркадия Сергеевича, у которого был автомобиль, на нём они ко мне и прибыли. Тут надо остановиться на том, для чего прибыл СКР-18 в Корсаков. Корабль прибыл для навигационного ремонта из бухты Броутона острова Симушир. Это было начало декабря 1983 года. Всвязи с тем, что корабль прибыл из удалённой и предельно «сухой» базы, командир дивизиона капитан второго ранга Баньщиков Юрий Сергеевич, сразу после швартовки отпустил 2/3 офицеров на берег с условием прибыть на корабль к 18.00. Ага, щас, ребята сразу засели в ресторан «Корсаков», с намерением вернуться на корабль не раньше вечера следующих суток. Жаль, парни не знали прогноза погоды. В итоге на борту корабля осталось только три офицера. Комдив Баньщиков Ю.С., начальник РТС и я. Вот именно в это время и прибыли Серёга с Аркадием. Всвязи с тем, что вот вот прибудут остальные офицеры, мы с братом и Аркадием сидели в машине Аркадия, на пирсе рядом с кораблём, и вульгарно пили коньяк, закусывая зелёными яблоками. Аркадий, как пилот не пил, но завидовал и условно отливал свою порцию на будущее. Остальные офицеры появляться не спешили, и я понял, что их и не будет (внутренне я был с ними солидарен), но причём здесь я? И тут, при полном штиле, начался очень крупный снегопад. Я, как истинный Сахалинец, знал, что по местным признакам погоды примерно через час начнётся погодное нечто. Пришлось приостановить встречу с братом и доложить Юрию

Сергеевичу Баньщикову, что лучше всего нам сняться со швартовных и стать на якорь на рейде. Проводил я Серёгу и Аркадия и начал готовить корабль к съёмке со швартовных. К моменту готовности корабля ветер усилился настолько, что для обеспечения нашего отхода от пирса потребовалось привлечение портовых буксиров. Я командовал ютовой швартовной группой. Волна захлёстывала ют и окатывала меня и моих матросов по пояс. Но, слава Богу, отошли на рейд без больших неприятностей. Сергей с Аркадием добрались до Южно-Сахалинска, но тоже с приключениями.

Четвёртая встреча состоялась через большой промежуток времени уже, когда меня перевели служить в Корсаков. После окончания института Сергей добровольно пошёл на службу в Железнодорожные войска и ему сразу присвоили очередное воинское звание старший лейтенант. Но в гости ко мне на Сахалин он приехал уже капитаном. Наш отец очень гордился тем, что оба его сына стали офицерами. В один из дней договорились встретиться перед обеденным перерывом, чтобы сходить в фотоателье и сфотографироваться. Местом встречи назначили КПП центрального ковша порта Корсаков. Сергей прибыл во время, опаздывал я. На вопрос вахте КПП: «Где искать капитана третьего ранга Солдатенкова?» — было указано на УТС (учебно-тренировочное судно). Было у нас в бригаде УТС в корпусе тральщика 254 проекта. На тот же вопрос вахтенному у трапа УТС был получен ответ: «В водолазном бассейне». Я там как раз заканчивал десятое и последнее погружение для подтверждения квалификации «Офицер-водолаз». Сергей смог лично убедиться, через смотровые иллюминаторы, что я в бассейне заканчиваю соединять болтами фланцы трубопроводов. После того как я поднялся из бассейна и, обеспечивающая погружения смена инструкторов, помогла мне снять легководолазное снаряжение он только и смог выговорить: «Я знал, что флот это серьёзно, но не настолько же, чтобы капитан третьего ранга сам лично ходил под воду в легководолазном снаряжении!»

Пример старшего брата оказался положительным и однажды при встрече с братом в городе Омск он пополнил мои финансы тем же способом что и я ему в своё время. Это было в 1996 году, когда я, возвращаясь из отпуска, заехал к нему в гости с минимальным запасом денег в кармане. Он в это время уже уволился в запас из железнодорожных войск в звании капитан и был директором вполне успешной страховой компании, им же созданной. Из сейфа в его кабинете была извлечена пачка 5000 рублёвых купюр, которую в этот раз я разделил ребром ладони на

примерно равные части и выбрал себе желаемую. Ошибся я всего на один лист, правда, в свою пользу. И в дальнейшем он меня не выпускал из внимания. По крайней мере, автомобиль подарен им, ноутбук тоже, не говоря уже о всяких приятных мелочах типа сотового телефона.

III. Бухта Броутона

Помощник командира сторожевого корабля СКР-18

После снятия меня с должности командира МПК-155 состоялось назначение на должность помощника командира СКР-18, проекта 159, 137 брк ОВР, базирующейся на острове Симушир в бухте Броутона. Но сам корабль на момент назначения находился в ремонте на Камчатке в посёлке Советском в судоремонтном заводе. На момент моего прибытия корабль стоял в плавучем доке. Знакомство с экипажем было мрачным и печальным. Постоянно ноющий о несправедливом к нему отношении старшего командования командир, капитан третьего ранга Гнитько Александр Иванович. Ждущий назначения к новому месту службы замполит капитан-лейтенант Валерий Пахмутов. На 80% больной простудными заболеваниями экипаж. Следует сразу сказать, что бывший помощник командира капитан-лейтенант Валерий Прошин был назначен на мою должность и я сдал ему дела в полном порядке. А здесь мне дела и обязанности передавал врио помощника командира, командир БЧ-3 лейтенант Заярко. В ходе приёмки выявилась жуткая нехватка форменного обмундирования из-за длительного отсутствия корабля в базе приписки и нежелания командования корабля заниматься списанием старого и получением нового в условиях временного базирования на тыл Камчатской военной флотилии. Да и личный состав вовсю менял свои предметы обмундирования с рабочими завода (тельняшки, бушлаты, шапки и пр.). Я представил, до чего доведёт мой бывший корабль, его новый командир, при таком исполнении обязанностей как на прежнем его месте службы. Обмундирование подразделяется на личное и инвентарное. Последнее предназначено для обеспечения выполнения служебных обязанностей в специальных условиях службы. Например, на открытых боевых постах на верхней палубе или в условиях повышенных температур в машинных отделениях и т.д.. Инвентарное обмундирование пользовалось большим спросом у работников завода и за его наличием всегда нужен тщательный контроль, иначе утраты неизбежны. Причиной большого количества простудных заболеваний было отсутствие парового обогрева с плавдока и нехватка и неисправность электрогрелок. Не последнюю роль в заболеваниях играло отсутствие тёплой рабочей одежды для работ на верхней палубе и мачтах. С электрогрелками боролись из-за опасности возгораний от перегрузки электросетей. На корабле начисто отсутствовал

запас штатных электропредохранителей и матросы вместо них использовали всё что под руку подвернётся. Кроме того, отсутствовал фельдшер и какие либо медикаменты.

С чего-то надо было начинать. Прежде всего, собрали и отремонтировали, возможно, большее количество электрогрелок, пронумеровали их, измерили сопротивление изоляции, назначили ответственных за эксплуатацию и выдали под роспись. Командиру БЧ-5 приказал в соответствии с таблицей из ПЭЭК (Правил эксплуатации электрооборудования кораблей) изготовить плавких предохранителей на основе сохранившихся корпусов плавких вставок и заменить ими все «жучки». Этот якобы инженер-электромеханик был откровенно удивлён законностью и простотой решения проблемы, он вульгарно не знал ПЭЭК(!), руки не приложив для обеспечения подчинённых штатными предохранителями. Одновременно ставился на ноги личный состав. В первую очередь был организован жесточайший санитарный режим с обилием хлорки, частым мытьём рук и несколькими внеочередными посещениями заводской бани (здоровыми конечно). В ближайшей аптеке я за свой счёт купил штук двадцать упаковок мощнейшего антибиотика под названием «Вибромицин». Три капсулы «Вибромицина» принятые в соответствии с аннотацией на препарат ставили человека на ноги с полным исчезновением простудных симптомов. Назначил себе в помощники двух толковых старшин и произвёл с ними обход всех больных. Капсулы принимались у нас на глазах и запивались горячим компотом. Через 12 часов процедура повторялась. На третьи сутки от начала процедур экипаж был практически здоров. Три человека были отправлены в госпиталь. Через неделю от начала исполнения обязанностей удалось построить на подъём флага практически весь экипаж. Не последнюю роль сыграл ремонт и приведение в нормальное состояние (стирка и штопка) остатков тёплого рабочего обмундирования. Параллельно готовились документы на постановку корабля на вещевое довольствие, списание выслужившего сроки обмундирования и получение нового. Итогом этой работы стало прибытие с вещевых складов Тыла КВФ двух автомобилей КАМАЗ с новым обмундированием. Сильно помогало то, что меня в тыловых организациях помнили как бывшего командира МПК-143 и оказывали всяческую помощь. Был принят на службу мичман-фельдшер. Появилось вдохновение к службе у всех имеемых офицеров и мичманов, стало ясно, что на корабле появился помощник командира не уклоняющийся от исполнения своих прямых обязанностей. Лично для меня СКР-18 оказался знаковым кораблём. Я проходил на нём практику после четвёртого курса в

качестве командира БЧ-3. Старшина-секретчик даже нашёл мою подпись того времени в карточке выдачи одного из ПМС (Правил Минной Службы). И этот же корабль оказался для меня последним перед переводом для дальнейшей службы в штабах соединений. Кроме того, он был головным (1962 года постройки) для Хабаровского судостроительного завода и головным на ТОФ кораблём проекта 159.

Обживание нового места базирования

После успешного окончания ремонта, получения полного комплекта боеприпасов, всех видов снабжения, снятия с временного довольствия в Тылу КВФ, СКР-18 благополучно прибыл в бухту Броутона. Правда, командовал кораблём командир дивизиона СКР капитан второго ранга Баньщиков Юрий Сергеевич, потому что Гнитько, не дожидаясь решения командованием его дальнейшей судьбы, вскрыл себе вены. Остался жив — спасли, но от должности конечно отстранили. Кроме нас там уже был СКР-96 проекта 159А. Нас не торопясь, стали проверять все службы береговой базы: продовольственники, вещевики, шкипера, медики и флагманские специалисты штаба бригады. В основном состояние дел оценивалось как хорошее или удовлетворительное. Отдельно запомнилась проверка наличия и учёта медикаментов группы А и Б начальником аптеки береговой базы. В то время на этой должности находилась жена майора медицинской службы Остапца Анатолия Михайловича, несравненная Евгения Фёдоровна. Вела она себя как министр здравоохранения отдельно взятого пункта передового базирования сил ВМФ. Но учёт и хранение интересующих её медикаментов были в отличном состоянии, и придраться было просто не к чему. Впоследствии мне стало известно, что она была в особых отношениях с командиром бригады, и ей было многое позволено, но не всё. Моего трепета она вызвать не смогла, хотя народ её побаивался за прямой доступ к «телу бригадира».

С майором Остапец я познакомился исключительно по делу. Доктор был по образованию хирургом, а по призванию врачом общей практики (стоматолог, гинеколог, дерматолог и пр.пр.) Так вот у меня заболел зуб, и я решил заглянуть в санчасть береговой базы: вдруг помогут. Санчасть располагалась в одноэтажном доме барачного типа. Пока я шёл по длинному коридору к кабинету доктора бросились в глаза четыре или пять неисправных медицинских приборов от ВЧ прогревателей до рентгенаппаратов. Доктор со мной согласился, что радикальные меры принимать рано — можно ограничиться ВЧ прогревом, но нет ни одного исправного аппарата. То есть спасение утопающих — дело рук их самих. С первой попытки я отремонтировал сразу два ВЧ аппарата: достаточно было заменить предохранители на исправные. Получил назначенное лечение и просьбу от доктора о попытке ремонта остальной медтехники. На следующий день был отремонтирован ещё один ВЧ аппарат — была неисправна генераторная радиолампа ГУ-800, а также удалось восстановить

оба портативных рентгенаппарата. Доктор испытывал состояние эйфории от значительного усиления своих медицинских возможностей и хотел сделать мне, что нибудь хорошее. Захотел и сделал: вечером угостил меня рябиновой настойкой Курильского производства. В дальнейшем сотрудничество с доктором было очень плодотворным. Так по его просьбе, по слепкам я изготовил ключи и печать от аптечного склада, которым, как я уже говорил, заведовала его жена. Так мы получили условно неограниченный доступ к запасам медицинского спирта. Почему условно? Потому что у бутыли со спиртом был ограниченный объём. Доктор отливал немного спирта и переносил карандашную метку на этикетке бутыли (которую ставила сама Евгения Фёдоровна!) в соответствии с новым уровнем жидкости. Так было пока уровень не достиг нижнего края этикетки. Но мы и это преодолели: с помощью полотенца и тёплой воды этикетка была размочена и ещё немного приспущена, что несколько увеличило наши возможности и позволило дождаться транспорта с очередным годовым запасом медицинского спирта. Процесс приёма алкоголя в броутоновском варианте выглядел так: я сидел в кресле стоматолога, доктор напротив. На полочке для приготовления зуболечебных препаратов лежали аккуратно нарезанные лучёк, чёрный хлеб, соль и стояли две склянки для приёма микстур. Дверь стоматологического кабинета не закрывалась, просто при чьей либо попытке заглянуть в кабинет доктор включал бормашину и говорил, что он занят с пациентом. Или я разбирал, какое нибудь чудо медицинской техники, а среди запчастей был накрыт банкет. Я чинил доктору ружье (сделал новое ложе в условиях отдалённой базы), точил охотничьи ножи и ювелирные резцы. Такой у доктора был широкий диапазон увлечений. А особенно доктор любил удалять аппендиксы: быстренько и к чёртовой матери, не дожидаясь перитонита!

Морская практика в любимой Бухте

Несмотря на мой шестилетний опыт управления кораблями проекта 1124 и допуск на самостоятельное управление кораблями проекта 159, 159А, командир дивизиона СКР капитан второго ранга Баньщиков Юрий Сергеевич, пока он был приказом командира бригады назначен ещё и врио командира корабля, не доверял мне управление СКР-18. Но однажды прижало. У комбрига шло совещание, когда потребовалось освободить северную сторону плавпричала № 1 для швартовки сухогрузного транспорта со строительными материалами. То есть отойти от северной стороны и подойти к южной того же причала. Ю.С. рвался на перешвартовку сам, но комбриг не разрешил ему уйти с совещания и через рассыльного передал приказание перешвартовку корабля возглавить мне. Для корабля с двумя подруливающими устройствами и со средним винтом регулируемого шага при отличной погоде перешвартовка — простая формальность. В течение 30 минут корабль был перешвартован. Швартовные концы принимал лично Баньщиков! Раз швартовался не врио командира, значит разбор швартовки в кают-компании. Всё словоблудие комдива на разборе швартовки свелось к фразе: «Солдатенков, на Симушире не требуется Вашей ювелирности (запас на прижимной ветер в две ширины корпуса корабля на момент остановки в точке швартовки он посчитал «ювелирным»). Я бы на Вашем месте работал грубее». Тут кроме ТЧК добавить нечего. Хотя в дальнейшем, при заходах в Центральный ковш порта Корсаков, Баньщиков в самый ответственный момент покидал мостик под предлогом привести себя в порядок и переодеться для убытия на доклад к местному комбригу, а я спокойно завершал заход в ковш и швартовку.

Впоследствии такой же маневр по перешвартовке мне пришлось выполнить, управляя подводной лодкой проект 613 в надводном положении под электромоторами. Командир подводной лодки «потерялся» в посёлке а у старпома не было допуска к самостоятельному управлению ПЛ в силу незначительного срока пребывания в должности. Замполит и механик, имея допуска, от управления перешвартовкой отказались. Но тогда я уже был офицером штаба бригады в должности старшего помощника начальника штаба по оперативной части и боевой подготовке и исполнял обязанности нештатного лоцмана в бухте Броутона.

Как-то раз, желая прокатить даму сердца, комбриг организовал для маскировки замысла довольно многочисленный

пикник с привлечением единственного в бухте буксирного катера. В ходе пикника катер был надёжно посажен на песчаную мель в юго-западной части бухты Броутона (зачем брать точную карту бухты, если на борту САМ!). Самостоятельно катер сняться с мели не смог. Людей с катера забрала шлюпка с моего корабля, а сам буксирчик решили снять с мели потом. А это «потом» возложили на меня. Сознаюсь: действовал я по шаблону, как при съёмке с мели плашкоута в бухте Валентины. То есть подошёл задним ходом со стороны безопасных глубин в сторону катера с отдачей якоря метров с четырёхсот. Отдал почти двести метров якорьцепи, плюс длина корпуса корабля 80 метров и шлюпкой подал на снимаемый с мели катер около 150 метров хорошего капронового швартовного троса. Сдёрнуть катер с мели удалось довольно легко с помощью одних только подруливающих устройств, потому что мы со штурманом учли время его посадки на мель (величину прилива) и максимальную величину прилива на день операции. Потом подтянули буксирчик к борту, надёжно привязали и лагом отбуксировали к плавпричалу № 2. Комбриг был весьма доволен, так как не пришлось об этой навигационной неприятности докладывать в штаб Флотилии. Правда судьба буксирного катера всё равно оказалась печальной: впоследствии при сильно штормовой погоде, у причала, команда его покинула по приказанию оперативного дежурного, но остался открытым световой люк машинного отделения, через который катер и был затоплен и утонул прямо у плавпричала на глубине около 50 метров. Впоследствии причину затопления удалось установить точно после его подъёма судном-киллектором.

Психологические эксперименты

Для такого мероприятия как навигационный ремонт командование Сахалинской Флотилии направило СКР-18 в порт Корсаков к месту базирования 33 бк ОВР. В Корсакове находилась береговая судоремонтная мастерская, всевозможные склады и госпиталь ВМФ. Кроме того, в Корсаков для дальнейшей отправки в бухту Броутона на борту СКР-18, должно быть доставлено снабжение по заявкам остальных кораблей 137 брк ОВР. И вот, отправляя нас в Корсаков, безмозглые финансисты решили «прогнуться» перед командованием и устранить одну из жалоб личного состава о несвоевременной выдаче денежного довольствия рядовому и старшинскому составу. И выдали на руки экипажу денежное содержание за полгода!!! Так могли поступить только те, кто непосредственно не работал с личным составом. А для нас наступила головная боль: как бы большая часть этих денег не пошла на приобретение спиртного со всеми вытекающими из этого последствиями. Немедленно был разработан план сравнительно честного изъятия наличных денег у личного состава. Как это делалось. Я при нахождении в городе заходил в магазины в поисках дорогих, но модных среди матросов, безделушек и для образца покупал одну-две. Первый раз это были газовые зажигалки и просто бензиновые зажигалки с «плавающим» фитилём отечественного производства из магазина галантереи. Стоила такая зажигалка от 25 до 50 рублей — большие деньги для рядового состава. Народ проявлял живой интерес, составлялись списки желающих, собирались деньги, закупались зажигалки и баллоны с газом к ним. Второй раз это были цепочечные браслеты из нержавеющей стали (как у американских киногероев) с табличками для нанесения любых желаемых надписей через гравировальную мастерскую. Составлялись списки, собирались деньги на браслеты и надписи. Закупались браслеты, всё это сдавалось гравёру и по готовности выдавалось заказчикам. Все были очень довольны (особенно гравёр) и пижонили друг перед другом разными железками. Третий раз была массовая закупка полированных металлических браслетов из нержавейки для наручных часов (параллельно закупались подходящие моменту часы) и различных брелков для ключей в больших количествах. Четвёртый раз это был кульпоход в театр Чехова в Южно-Сахалинск. Составлялись списки, собирались деньги на театральные билеты и билеты на автобус. Были и выходы в кинотеатры Корсакова. Кроме того, массово закупались альбомы для фотографий, принадлежности для

фотографирования, Сахалинские и Курильские сувениры для увольняющихся в запас и т.д. Только к окончанию времени навигационного ремонта народ сообразил, что из них попросту выкачиваются наличные деньги, но было поздно — денег осталось мало из-за больших потребностей островных «маугли». Основная цель была достигнута: неприятностей от пьянок личного состава мы избежали, хотя единичные случаи конечно были.

Жизнь и туман

Незадолго до моего прибытия к новому месту службы на остров Симушир в бухту Броутона при входе в канал (условно назовём его «Каналом имени капитана-лейтенанта Ю. Игнатович» — моего однокашника по училищу — руководителя взрывных работ по расширению и углублению канала в 1979-1982 годах) сел на каменную плиту левее створов (и как оказалось — навсегда) сухогруз «Посьет». Экипаж спасли, а груз был утрачен, так как буквально на следующий день после аварии судно было полностью уничтожено сильнейшим штормом. Для исключения подобных навигационных аварий в дальнейшем, Командующий флотом приказал впредь руководить заходом транспортных судов в бухту лично командиру бригады. Некоторое время это приказание выполнялось неукоснительно, но с увеличением грузопотока комбриг взмолился, и ему было разрешено создать своим приказом нештатную лоцманскую группу. В состав группы комбриг включил двух офицеров: флагманского штурмана капитана третьего ранга Попова Владимира Ильича и капитана третьего ранга Солдатенкова Александра Евгеньевича, то есть меня. Замысел состоял в том, что один — штурман профессионал, второй имеет шестилетний опыт командования тремя кораблями и допуск на управление кораблями трёх проектов. Разделение обязанностей состояло в том, что я отвечал за визуальный контроль и управление заводимым судном, а Попов за радиолокационный контроль навигационной обстановки. Таким образом, в паре мы были способны принять любое решение, при выполнении своих лоцманских обязанностей. Первым судном, которое мы с Ильичём в этом качестве завели в бухту Броутона, был БМРТ «Мыс Юдина» Корсаковской базы океанического рыболовства (КБОР). У члена экипажа, женщины-хлебопёка случился приступ аппендицита. Потом судов и кораблей было много, очень много. Но для меня «Мыс Юдина» по случаю оказался знаковым — судно стало для меня первым и последним (через почти 10 лет) судном КБОР, на палубе которого я бывал.

Тот летний день начинался не вполне обычно. Второй раз за годичное существования лоцманской группы мы получили приказание на обеспечение не входа, а выхода судна из бухты. Первым был незадолго до этого вывод из бухты специального транспорта «Ветлуга» командир, которого, капитан второго ранга, доложил комбригу, что он не специалист по прохождению узкостей, ширина которых меньше длины его судна (длина судна 108 метров, а судоходная ширина канала 80 метров) и попросил

лоцманов. А на этот раз это был ГС-404 с очень представительной комиссией радиотехнического управления ТОФ. В составе комиссии кроме двух адмиралов было ещё двадцать два старших офицера в званиях не ниже капитана второго ранга. Обычно у капитанов судов трудностей с выходом из бухты Броутона не возникало, даже при тумане в проливе Дианы. Судно ложилось на курс выхода по створам и, ориентируясь по ним и буям ограждения фарватера, покидало бухту. «Ветлуге» сделали исключение за крупные размеры, а ГС-404 за именитых пассажиров. В общем, утром около десяти часов ГС-404 начал движение на выход из бухты. Но плюс к тому в проливе нас ждал теплоход «Партизан Лёня Голиков», со строительными материалами, который требовалось завести в бухту. Это сухогрузный транспорт водоизмещением около 7200 тонн с кормовым расположением надстройки. Обычно мы выходили в пролив на БГК (большой гидрографический катер, в тот раз БГК-709), который на летний сезон присылали из Корсакова, но в этот раз БГК находился в южной части острова и мы планировали перейти на транспорт с гидрографа, дождаться улучшения видимости и завести сухогруз в бухту. В проливе Дианы господствовали штиль и туман. Поиск лежащего в дрейфе транспорта, сближение и пересадка лоцманской группы у капитана гидрографического судна трудностей не вызвали (у них всё плавание проходит в туманах). После перехода на «Партизан Лёня Голиков» мы пожелали друг другу счастливого плавания и растворились в тумане каждый на своём курсе. Но необычности продолжались. Первое о чём нам сообщил капитан: на борту женщина — член экипажа, со всеми признаками острого приступа аппендицита. Консультации по радио с хирургом 128 военно-морского лазарета майором медицинской службы Остапец Анатолием Михайловичем подтвердили наихудшие предположения. Ожидание улучшения видимости могли дорого стоить. Решили делать первую попытку на заход. Командующий флотом в своём приказе определил всего два времени в сутках, допускающих заход в бухту. Это время смены направления приливо-отливных течений в проливе Дианы, которое длиться около часа. Отдельно оговаривалось, что эти времена должны ещё и совпадать со светлым временем суток и хорошей погодой. Но задолго до этого случая мы с Володей Поповым разработали и использовали на практике почти всепогодный способ захода в бухту. Определяли скорость и направление суммарного дрейфа от ветра и течения (на маневренном планшете, проще говоря, определяли ЭДЦ точки между двумя первыми буями и решали задачу сближения вплотную), выходили в точку начала захода, с

запасом на суммарный дрейф, и начинали сближение с первой парой входных буёв фарватера. Если первая пара буёв не обнаруживалась визуально на дистанции два кабельтова, мы от завершения захода отказывались. Так при первой попытке и произошло. Уж очень густым был курильский туман. Больная чувствовала себя всё хуже. Через час решаем повторить попытку на заход. Нервы напряжены до предела: мы в ножницах между безопасностью судна и жизнью больной. Повторили попытку захода уже с поправкой на изменившийся суммарный дрейф и снова видимости никакой и опять отходим в пролив, но я обратил внимание на посветление верхней половины фок-мачты (передней). Делаю предположение, что толщина слоя тумана уменьшается с приближением ко входу в бухту. Значит, с марса фок-мачты могут быть видны входные створы, тем более по информации оперативного дежурного бригады видимость в бухте была отличной. Предлагаю капитану и флагштурману: я беру с собой УКВ рацию и поднимаюсь на марс фок-мачты, если увижу створы в ходе третьей попытки, то заходим по моим командам. Для страховки проверяю телефонную связь из корзины вперёд смотрящего с мостиком, которая оказалась в полной исправности. Единственное что пришлось сделать — протереть смотровые стёкла от высохших солёных брызг. Капитан с Поповым делают третью попытку на заход, при моём нахождении на марсе фок-мачты. Предположение оправдалось: первой пары входных буёв я не увидел, за то увидел двухзнаковые входные створы в бухту Броутона, а для нас, морских лоцманов, это почти как рельсы. По моей команде подвернули на три градуса вправо и средним ходом вошли в бухту. Видимость в бухте на самом деле была отличной, и капитан с блеском ошвартовал своё судно к плавпирсу № 1 бухты Броутона. Там уже ждал санитарный УАЗик-фургон. Больную со всеми предосторожностями на носилках (на это особенно обратил наше внимание доктор Остапец!) донесли до машины. Через двадцать минут она была на операционном столе, а через час операция по удалению аппендицита была успешно завершена.

Это был выходной день, поэтому группа отдыхающих офицеров жарила шашлыки у створных знаков. Они видели фок мачту, появляющуюся из тумана при всех трёх попытках захода и у них возникла мысль, которую мы использовали в дальнейшем: высылать наблюдателя с УКВ рацией в район входных створов для информации входящего судна о высоте тумана в канале и о возможности применения того способа захода, который я описал.

Самую жуть нам рассказал доктор Остапец: когда он отрезал уже прошитый у основания аппендикс, последний лопнул в его

ладони(!). Это означало, что без оперативного вмешательства, при любом неловком движении, ещё до вечера у пациентки мог быть перитонит. Видимость в проливе так и не улучшилась. Перитонит на Курилах в 1984 году был очень близок к смертному приговору. Вот так сложная смесь авантюризма и взаимного доверия, морского и военно-морского профессионализма позволили спасти жизнь женщине детородного возраста, а значит и не одну будущую жизнь. Действительно через два года (как рассказал мне при встрече бывший капитан этого судна) она родила двойню — мальчика и девочку!

IV. Голь на выдумки хитра

О военных хитростях мирного времени

Район несения службы многоцелевыми АПЛ ВМС США 50-80 миль юго-восточнее Петропапловска-Камчатского был известен давно. Но американские асы морских глубин не давали себя обнаруживать ни подводным лодкам, ни надводным кораблям, своевременно уклоняясь от обнаружения. А заставить их вздрогнуть очень хотелось. Тогда «великий и ужасный» капитан-лейтенант Никонов В.Н. (да продлиться память о нём не только у меня — отличный был противолодочник) предложил через комдива и комбрига командованию КВФ план операции «Буксир». Суть дела сводилась к тому, что американские подводники отлично классифицируют надводные цели и совершенно не уклоняются от рыболовецких судов, а последние часто проходят через район вероятного нахождения разведывательных АПЛ ВМС США. Выделили два средних рыболовных морозильных траулера для участия в операции. И летом 1978 года каждый из СРТМов взял на буксир по одному МПК пр.1124 и с небольшим временным интервалом повел в заранее выбранные точки опускания ПОУ КТ-1А. Винты буксируемых кораблей были застопорены, чтобы не создавать характерных демаскирующих подводных звуков при ротации от набегающего потока воды. Электропитание от дизельгенераторов № 2 (ДГ № 2 конструктивно не стояли на фундаментах, а были через звукопоглощающие амортизаторы подвешены к верхней палубе). В остальном соблюдался режим тишины и радиомолчания. РЛС в навигационных целях использовали только СРТМы. Скорость развёртывания кораблей в заданные точки соответствовала обычной скорости движения рыболовецких судов при следовании в районы промысла. Вышли ночью, с рассветом день выдался пасмурный и не штормовой. По прибытии в свои точки корабли отдали буксирные тросы, опустили антенны ОГАС МГ-339 на оптимальную глубину в соответствии с гидрологическим разрезом и начали прослушивать водную толщу в режиме шумопеленгования с использованием анализаторов дискретных составляющих шумов («Кассандра») от АПЛ. СРТМы проследовали своими курсами прежней скоростью. Операция с блеском удалась. Были обнаружены в режиме ШП сразу две АПЛ ВМС США! Оказывается, мы застали момент смены на разведывательном дежурстве одной лодки другой. Каждый корабль имел шумопеленги на обе АПЛ и, обмениваясь информацией с помощью системы групповых атак «Гранат» Р-770, соответственно определял их координаты. Так как американцы вели себя

спокойно, стало ясно, что нас они не обнаружили. В режим эхопеленгования мы переходить не спешили, дали оповещение по флоту об обнаружении ИПЛ и вызвали противолодочную авиацию. С прибытием авиации, передали им контакт с АПЛ и начали работать в режиме эхопеленгования. В общем, сюрприз для американских вердрузей вполне удался. Общее время контакта противолодочных кораблей с обнаруженными АПЛ составило 16 часов, а в сумме с авиацией ПЛО двое суток! Именно после этой операции американские подводники вынуждены были сместить район своего разведывательного дежурства ещё на сто — сто пятьдесят миль на юго-восток, подальше от этих коварных русских.

О противоподвододиверсионной обороне порта Корсаков

В ходе службы в 1985 году я был назначен старшим помощником начальника штаба 33 бригады кораблей охраны водного района по противолодочной (ПЛО) и противоподводнодиверсионной (ППДО) обороне. Если где-то и существует порт, географически совершенно не пригодный для организации противоподводнодиверсионной обороны, так это и есть Корсаков. Но, независимо от географии, задач ППДО с базирующейся на него бригады кораблей охраны водного района (брк ОВР) никто не снимал, и снимать не собирался. Большинство тактических приёмов из наставлений по ППДО для п. Корсаков были не применимы из-за полной открытости со стороны Анивского залива. Возник вопрос: «Что делать?» Причём не в учебных целях, а фактически? А в то время (речь идёт о событиях до 1994 г.) на Корсаков базировалась отдельная противолодочная вертолётная эскадрилья (55 ОПЛВЭ). Основным средством обнаружения подводных целей у вертолётчиков-противолодочников были радиогидроакустические буи (РГАБ). Это такой прибор диаметром с водосточную трубу и длиной чуть больше метра, красного цвета. В нём смонтированы гидроакустический приёмник и УКВ радиопередатчик. С вертолёта или самолёта РГАБ сбрасывается на парашюте, после приводнения он остаётся на поверхности воды, раскрывает радиоантенну, а на глубину до 50 метров опускает гидрофон (подводный микрофон). После прихода в рабочее состояние (заливки батареи морской водой в качестве электролита), РГАБ передаёт на летательный аппарат (ЛА), на противолодочные надводные корабли или береговые приёмные посты все подводные шумы в пределах чувствительности гидрофона и радиуса действия радиолинии РГАБ — приёмные посты. Работоспособности батареи хватает на 4-6 часов, но, как правило, этого не требуется, так как подводные лодки объекты подвижные и часа за два выходят из радиуса действия РГАБ. Поэтому через два часа (или через заданное время) морская вода растворяет заглушку затопления и РГАБ тонет. Но всё это действительно когда РГАБ работает на максимум возможностей для достижения максимальной дальности связи с ЛА в открытом море (60-70 км). В пределах дальней и ближней границ порта Корсаков, для надёжной связи с центром ППДО, большая мощность УКВ передатчика не нужна. А вот максимальная чувствительность

гидрофона весьма желательна. К этому следует добавить, что на противолодочных кораблях были установлены приёмники сигналов от РГАБ (СПАРУ-55, «Памир»). В условиях штатного применения РГАБ с самолёта или вертолёта, при спуске на парашюте со скоростью 10 м/с сначала их сносит ветром, а потом они дрейфуют на поверхности воды под воздействием течения и ветра. По возможности снос и суммарный дрейф учитывается. Вот мы и подошли к главному. Вместо заглушек затопления на необходимое количество РГАБ ставились трёхкопеечные монеты, точно подходившие по месту. Специальной регулировкой уменьшалась мощность УКВ передатчиков до необходимой (с целью продления времени работы батарей). Со шлюпок или катеров РГАБ не пускались в дрейф, а ставились на простейшие якоря (груз и капроновый конец длиной 1.5 глубины места постановки) в заранее определённые точки на рейде, помеченные поплавками. Буи расставлялись со значительным перекрытием радиусов обнаружения подводных целей и с разносом времени постановки (чётные через половину времени надёжной работы специально подготовленных буёв после нечётных). Это делалось для возможности обновления барьеров буёв, после выработки батарей, без полной потери контроля над подводным пространством в пределах акваторий ближней и дальней границ порта. Была предусмотрена возможность установки свежих батарей на заменяемых буях для их последующего использования. Сигналы от буёв на 18 фиксированных частотах в диапазоне 49.2 — 53.4 МГц принимались в двух центрах: в штабе бригады на посту ПЛО и ППДО и на назначенном противолодочном корабле. Корабль по данным буёв мог производить стрельбу из РБУ-6000 прямо из места якорной стоянки или от пирса. Кроме того, с берега по данным РГАБ, могла производить залповую стрельбу пусковая установка ДП-62 «Дамба», установленная на вездеходном автомобильном шасси. Использовались РГБ-НМ «Чинара» и РГБ-НМ-1 «Жетон». Все экспериментальные работы были проделаны и необходимый запас на два полукольцевых барьера, приспособленных под новую задачу, РГАБ с якорными устройствами был заложен на складах. Предложение не требовало дополнительных расходов. Буи использовались с истекшими авиационными сроками хранения (всё равно они подлежали списанию и демонтажу после списания). В развитие идеи было предложено грузить пусковую установку ДП-62 «Дамба» на десантный катер (а он в состоянии перевозить средний танк). Таким образом, в пределах акватории порта, появлялась плавучая пусковая установка для противоподвододиверсионных ракет с радиусом стрельбы до 6

километров. Противолодочный корабль освобождался для решения других задач. Оставалось только организовать непротиворечивое использование вновь открывшихся тактических возможностей. Что и было сделано офицерами штаба бригады. Правда реакция командира бригады на все эти предложения была весьма интересная: отработали, приготовили, создали запас и никому не докладываем, а то заставят отрабатывать как обычные задачи боевой подготовки ежегодно, а задач и так хватало.

Противодиверсионная оборона велась и на берегу, но, к сожалению, нештатными силами от воинских частей гарнизона под общим руководством начальника гарнизона, то есть комбрига 33 брк ОВР. Из опыта боевой подготовки давно понятно, что нештатные гарнизонные подразделения можно держать в приличной готовности в течение двух-трёх суток. А дальше от любой готовности оставалась только её видимость. Из того же опыта было известно, что самым слабым местом в нештатных формированиях является связь. При первом же сборе радистов, этих самых формирований, плачевное состояние связи стало ясно окончательно. Сами УКВ радиостанции были вполне совместимы по диапазонам и в хорошем техническом состоянии, но их источники питания — аккумуляторы были полностью уничтожены неграмотным хранением и обслуживанием (точнее его полным отсутствием). Пришлось взяться за списание старых аккумуляторов в масштабах гарнизона, получение новых для всех типов привлекаемых радиостанций, обучение радистов уходу за аккумуляторами и их зарядке. Мероприятие заняло почти полгода. За это время радисты без радиостанций обучались правильному радиообмену и осваивали кодирование и декодирование сообщений с помощью таблиц сокращённых передач (ТСПДО). Но через полгода удалось собрать всех радистов нештатных формирований ППДО с исправными радиостанциями и провести с ними первую тренировку по связи. Для тренировки радисты располагались на территории штаба бригады на расстоянии более чем слышимость голоса и по команде начинали передачу и приём друг другу учебных сообщений. Тренировки продолжались до тех пор, пока радисты не научились уверенно кодировать и декодировать радиообмен с помощью таблиц сокращённых передач (ТСПДО-УЧ). Остальная подготовка нештатных формирований шла по линии подготовки привлекаемых к ней офицеров, мичманов и прапорщиков. Чтобы у них была полная ясность в выполняемых задачах. Апофеозом всего этого была проверка ППДО Корсакова офицерами Штаба ТОФ. Они перед этим побывали на Камчатке, в Советской Гавани и не обнаружили там никакой ППДО. Примерно того же они

ожидали и в Корсакове. Но к удивлению проверяющих графики осмотра береговых участков исполнялись, по тревоге все необходимые нештатные подразделения частями гарнизона выделялись в распоряжение коменданта гарнизона. Батарея противодиверсионных реактивных миномётов ДП-62 заняла свою позицию на смотровой площадке и вышла на связь с ПУ ППДО штаба бригады. На кораблях установили гранатомёты МРГ-1 и усилили наблюдение. А когда по требованию руководителя группы проверяющих я с помощью переносной радиостанции Р-147, извлечённой из дипломата (он и не подозревал, что радиостанция была со мной постоянно), вызвал условным сигналом комендантский взвод к кинотеатру «Союз», его удивлению не было предела. Через 11 минут после передачи сигнала вызова к кинотеатру подъехали два автомобиля «КАМАЗ» с тридцатью бойцами в полной экипировке в касках, с оружием, средствами связи и сигнализации. Помощник коменданта гарнизона построил личный состав взвода и доложил мне о прибытии в моё распоряжение. А я в свою очередь доложил руководителю проверки. А гвоздём всей этой организации была надёжная радиосвязь во всех звеньях ППДО. Так, взявшись за самое слабое звено цепи, удалось вытащить всю организацию на необходимый уровень подготовки.

«Вертолётоносец» или вертолётная взлётно-посадочная площадка посредине Охотского моря

В 1991 году ещё существовала такая судовладельческая организация как ДМУРГБ — Дальневосточное морское управление разведывательного глубинного бурения. В судовом составе этой организации было такое могучее судно как «ТРАНСШЕЛЬФ». По сути своей это был гигантский транспортный корабль-док. Предназначался он для транспортировки на значительные расстояния морских буровых платформ. На стапельпалубе строились клети под конкретную буровую платформу, судно погружалось на необходимое углубление, платформу буксиры подводили так чтобы, погруженное судно находилось под ней, судно всплывало, и платформа становилась на клети, крепилась для последующей транспортировки и могла быть доставлена морским путём в любую часть планеты. «Трансшельф» имел впечатляющие размеры и неограниченную мореходность. Возникла мысль использовать его как плавучую ВВПП для звена из трёх противолодочных вертолётов МИ-14ПЛО и одного вертолёта-спасателя МИ-14ПС. Благодаря своим ТТД вертолёты МИ-14 могли находиться в воздухе до восьми часов. Это позволяло с берегового аэродрома взлететь на выполнение противолодочных задач в морях, омывающих остров Сахалин и производить посадку на, заблаговременно развёрнутый в нужном направлении, «Трансшельф». Далее заправка топливом, отдых или смена экипажей, техническое обслуживание, пополнения запасов РГАБ и боеприпасов для продолжения противолодочных действий с последующим возвращением на один из береговых аэродромов или на «Трансшельф». В то время ещё существовал пункт базирования на острове Симушир (бухта Броутона), где имелись все условия для базирования четырёх вертолётов МИ-14. Таким образом, средина Охотского моря становилась вполне достигаемой для противолодочных вертолётов берегового базирования. Необходимые доработки на судне для обеспечения базирования вертолётов не требовали больших затрат и времени и могли быть выполнены на любом судоремонтном предприятии Дальнего Востока в ходе очередного ремонта. Замысел реализован не был из-за начавшейся перестройки, перешедшей в перестрелку, и развал великой страны. А «Трансшельф» продали куда-то зарубеж.

Третья встреча с ФНГ

Произошла она в ноябре 1985 года в г. Североморск. После назначения меня старшим помощником начальника штаба 33 брк ОВР по противолодочной и противоподвододиверсионной обороне, командование решило повысить мою противолодочную и разведывательную квалификацию через учёбу в 5 НИЦ ВМФ. Надо сказать, что учебный процесс там был организован блестяще. К приятному удивлению одним из преподавателей был мой бывший однокурсник по училищу Игорь Колосков, уже капитан второго ранга. Он преподавал тактику ПЛО. В один из выходных дней иду я по одной из улиц Североморска (бывший посёлок Ваенга — для любителей истории) а мимо меня проезжает чёрная «Волга» с тонированными стёклами и вся в антеннах. Вроде заурядный эпизод, но машина притормозила, прижавшись к бордюру, открылась задняя дверка, и указующий перст стал показывать мне, чтобы я приблизился. Первая мысль: «Не поприветствовал адмирала, но я не мог его видеть за тонировкой!» Подхожу, наклоняюсь, представляюсь и слышу: «Садитесь, Солдатенков». Сажусь в машину и узнаю ФНГ. А мы не виделись 10 лет. Он уже вице-адмирал, заместитель командующего Северным Флотом. Спросил, что здесь делаю, где остановился, как служба, как семья и подвёз до гостиницы «Ваенга». Разрешил обращаться на прямую, при возникновении трудностей на время пребывания в Североморске. А мог бы проехать мимо. Но трудностей не возникло и на этом наши контакты закончились. Эпизод ещё раз характеризует ФНГ, потому что многие из его бывших сослуживцев подтверждали отличную память будущего Главкома ВМФ России.

«ПАССИОНАРИЯ»

В ходе суматошной подготовки к последнему плаванию (для разделки на металлолом) БМРТ «Пассионария» смог выйти из порта Корсаков в ночь с 24 на 25 октября 1997 года. Дальше откладывать выход было нельзя, так как через сутки заканчивался срок действия судовых документов. Экипаж состоял из 24 человек, собственно перегоночный экипаж 18 человек, два специалиста рефтехники, токарь и три так называемых «представителя» (представители от криминала, то есть от коммерческого директора Кривенко Е.Б.). Судоводителей было трое: капитан-директор Кутьин Владимир Иванович, старший помощник капитана (он же старший капитан-наставник по военно-морской подготовке Управления КБОР и капитанов судов КБОР, капитан первого ранга ВМФ) — я, второй штурман — Бельды Эдуард Петрович. Эдик человек по-своему уникальный. Небольшого роста, широкоскулый с раскосыми глазами и не со всеми передними зубами. Он представлял одну из приамурских народностей (при расспросах на эту тему Эдик расправлял грудь, приосанивался, менялся в лице и гордо заявлял, что он из рода Щуки). Он очень гордился своей штурманской специальностью — шутка в деле из всего рода он первый и пока единственный, кто закончил, судоводительский факультет Невельского мореходного училища Министерства рыбной промышленности, и стал ходить в море на промысловых судах Корсаковской Базы океанического рыболовства (КБОР). К моменту попадания на «Пассионарию» у него уже был приличный опыт плавания на разных судах и в разных должностях (кроме капитана). Эх, если бы и ответственность росла пропорционально стажу плавания.

25 октября у нашей доблестной таможни был один из профессиональных праздников. А вечером 24 они прибыли на проверку судна в парадно-выходной форме, в белых рубашках, с расчётом с корабля на бал. В противовес им почти вся команда отходящего судна была не сильно трезвой и не очень празднично одета. Трезвыми были капитан, я, Бельды, два «представителя» из трёх и один рулевой. Через пень-колоду члены экипажа дрожащими руками заполнили таможенные декларации, а таможенники после досмотра судна разрешили выход. Потом пограничники сняли с судна сильно пьяного токаря и то же дали разрешение на отход судна в рейс. В 22 часа сорок минут 24 октября 1997 года портовые власти покинули судно. В двадцать три часа пятнадцать минут БМРТ «Пассионария» отошёл от причала № 5 Северного участка порта Корсаков. В 24.00 капитан

лично определил место по двум радиолокационным расстояниям[1], назначил курс 152° по магнитному компасу с расчётом оставить мыс Анива слева на безопасном расстоянии. Дали ход 9 узлов и при ночной видимости 8 миль тронулись в этот самый металлоломный переход. Вахту принял Эдуард Бельды (как второй помощник капитана), с четырёх часов моя вахта и я, убедившись, что вроде всё в порядке, решил оставшиеся чуть больше трёх часов, отдохнуть. Будильник на наручных электронных часах установил на 03.40, так как в военно-морском флоте вахтенный офицер прибывает на вахту за 15 минут до её начала, принимает от предшественника обстановку и ровно в 04.00, после доклада командиру, приступает к несению вахты. Спустился в каюту, упал поверх одеяла, не раздеваясь, и время до срабатывания будильника прошло как один миг. Каюта старпома на судах этого проекта находилась по левому борту. И именно левым бортом мы должны огибать мыс Анива, так как перед последним переходом в Китай должны были под Магаданом принять на борт около 700 тонн свежемороженой сельди, и только потом следовать по назначению. Я выглянул в иллюминатор в надежде увидеть маяк Анива. Маяка из иллюминатора левого борта видно не было (!?). Первая мысль: «Повернули на обратный курс?» Но на всякий случай быстро бегу на мостик и обнаруживаю жуткую картину: маяк Анива виден не только справа 10° но и с возвышением (обычно мы ими любуемся когда они на горизонте)! Рулевой Андрюша Стариков спокойно правит в скалистый берег, радиолокатор, разумеется, выключен (а на кой чёрт радиолокатор, если ночь и так лунная). Эдика Бельды на мостике НЕТ! Командую: «Право на борт на курс 210° (а был 152°)», время 03.50. В ходе поворота, с ощущением неизбежности, ожидаю вибрации палубы под ногами и скрежета камней о корпус судна, потому что в лунном свете берег кажется уже под форштевнем, но обошлось — отвернули без касания грунта. Включаю радиолокационную станцию. После пяти минут прогрева старенькой РЛС «Дон» определяю место по двум радиолокационным расстояниям[2]. Восстанавливаю обратным ходом прокладку пути по курсу, времени и скорости и убеждаюсь, что отвернуть удалось в 6 кабельтовых (1111.2 м) от берега прямо по курсу, глубина места циркуляции 13 м (!), при осадке судна носом 5.4 м. До посадки на камни полуострова Анива оставалось менее 200 секунд или 3 минут 20 секунд. Судно было без груза и в случае посадки на берег село бы очень плотно и осталось бы там долгодействующим памятником штурманскому разгильдяйству. Теперь нетрудно представить, что могло бы быть, если бы я собрался на вахту не за 15, а за 10 минут до

заступления, как на промысловом флоте. Где то минут через 30 появился пьяненький Бельдёныш. Со слов рулевого его не было на мостике минут сорок. Но, со слов того же рулевого, он при отсутствии штурмана на мостике, самостоятельно разошёлся с тремя встречными судами (а на радаре на момент его включения, судно, идущее в сторону Корсакова, было только одно и то довольно далеко). Значит, Эдик отсутствовал много дольше. Как оказалось: у одной из двух женщин на судне, а именно у Сюзюмовой Тамары, день отхода совпал с днём рождения а она, как далее оказалось, была ещё и любовницей Андрюши-рулевого. Бельды, визуально убедившись, что горизонт по курсу чист, с такой же чистой совестью пошёл пить горькую. Рулевой раньше работал на речных судах, а при плавании по рекам расхождение со встречными судами происходит преимущественно правыми бортами. Он, мня себя эдаким «морским волком», вёл себя как «речной щенок», разошёлся с тремя встречными судами правыми бортами, каждый раз, поворачивая в сторону берега и ложась на прежний курс (не возвращаясь на прежний путь, возможно он путался в этих понятиях), смещал путь судна параллельно назначенному капитаном пути, приближаясь к берегу. Но он был виноват лишь в том, что не доложил по телефону ни капитану, ни мне об отсутствии вахтенного помощника на мостике. Эдик пытался изобразить сдачу вахты мне, но был изгнан с мостика до протрезвления. Утром я доложил о попытке посадки судна на берег капитану. Капитан, как бывший боксёр, вызвал Бельды на мостик и устроил Эдику такой сеанс мордобоя, что мне пришлось вмешаться из-за риска остаться без третьего судоводителя и одного из представителей малых народностей. А дальше всё как-то утряслось. Но Эдуард Петрович Бельды по-моему так до конца и не осознал на каком тонком волоске висела вся экспедиция, жизнь членов экипажа и целостность судна, и наконец штурманская репутация аж трёх судоводителей, одним из которых был он сам, вторым собственно капитан, а третьим, в должности старшего помощника капитана, кадровый капитан первого ранга ВМФ(!). И уж офицеру Военно-морского флота эту посадку судна на берег никто и никогда бы не простил, и ещё припомнили бы мыс Гаврилова (но за одного битого двух небитых дают). Правда на подходе к устью реки Янцзы, при чудовищной невязке места расчётного и места фактического, Эдик почти реабилитировался при уточнении места судна по лаю береговых собак, невзирая на то, что китайские собаки лаяли «по-китайски». Но хороший парень и хороший штурман — к сожалению, совершенно разные понятия.

Сказка о рождении проекта 1124, детища Великого Кораблестроителя Александра Викторовича Кунахович

Практически сразу с появлением на подводных лодках аппаратуры шумопеленгования было установлено, что на разных глубинах погружения дальности обнаружения целей различны. Физики быстро подтвердили эти выводы исследованиями и выдали подводникам свои рекомендации по глубинам для поддержания собственной скрытности и глубинам для увеличения дальности обнаружения целей и противника. Из этих исследований стало ясно, что лучшим средством поиска подводных лодок является сама подводная лодка, потому что сравнительно лёгко может изменять глубину погружения свою и, следовательно, своей гидроакустической станции. С такой же лёгкостью специалисты из экипажа ПЛ могут снять гидрологический разрез водной среды, в которой приходиться действовать, в ходе специального маневра (т.е. температуру, солёность и плотность морской воды на глубинах от поверхности до рабочей). Эти данные используются для корректуры типовой гидрологии района действий ПЛ с целью достижения максимальной эффективности использования бортовой гидроакустики. Но развитие тактической мысли надводников-противолодочников тоже не стояло на месте. Это как раз тот случай, когда не вооружение подыскивается под определённый проект корабля, а корабль под вооружение. Пытливые умы предложили сконструировать гидроакустические станции для надводных кораблей, с возможностью опускания антенны ГАС на заданную глубину, в зависимости от сложившейся в районе гидрологии, для увеличения эффективности их использования при поиске и обнаружении ПЛ. В сравнительно короткие сроки ОГАС были спроектированы, изготовлены и испытаны. Но они были высокочастотными и, как следствие, с небольшими дальностями обнаружения подводных целей. Они имели ещё один недостаток: работать можно было только при отсутствии движения корабля относительно воды, т.е. «на стопе». Взаимосвязь дальности обнаружения и частоты гидроакустических колебаний к тому времени сомнений уже не вызывала: чем ниже частота, тем больше дальность. Однако в этом случае значительно возрастали габариты гидроакустических преобразователей (приёмоизлучающих антенн). Таким образом, в ходе решения задачи с противоречивыми требованиями: создать

низкочастотную опускаемую гидроакустическую станцию в минимальновозможных габаритах, появилась ОГАС МГ-339. И уже от достигнутых весогабаритов и энергопотребления начали подбирать для неё подходящий носитель. Первым предложением было установить ОГАС на буксируемой барже, лебёдка с гидравлическим приводом, дизельгенератор мощностью 300 кВт, соосно с ним гидравлический насос, блок автоматики управления лебёдкой и дизельгенератором-насосом, приборный отсек, рубка гидроакустиков для операторов ОГАС. Кабельтрос диаметром от 80 до 90 мм в двухслойной встречной проволочной бронеоплётке из сверхпрочной стали длиной до 110 метров. Предназначен для подъёма и опускания 6 тонного контейнера с магнитострикционными электроакустическими преобразователями гироскопическим прибором и предварительными усилителями принятого сигнала. Шахта для транспортировки контейнера и защиты его от воздействия морской воды при буксировке. Уже в стадии предэскизного проектирования эта комплексная электрогидравлическая и радиоэлектронная система оказалась не очень дешёвой. Вставал вопрос о её охране и обороне, а это как минимум один боевой корабль. В случае самообороны это как минимум одна артустановка с расчётом и боезапасом, как максимум зенитно-ракетный комплекс то же с расчётом и боезапасом. В общем, в несамоходном варианте это сооружение имело бы сомнительную целесообразность и являлось бы только обузой. А если делать систему самоходной, то это уже какой ни есть корабль. И если есть средства поиска и обнаружения, самообороны, то должно быть и атакующее оружие. Дальше — больше: поиск ПЛ «на стопе» значительно снижает поисковую производительность (т. е. количество квадратных миль обследуемое за один час). Хоть как-то улучшить этот показатель можно перемещением между точками опускания контейнера с максимальновозможной скоростью. А для того чтобы не быть «слепым» при поднятой ОГАС установили великолепную подкильную ГАС МГ-322Т «Аргунь». Она же была основной стрельбовой при применении противолодочного оружия РГБ-60 и торпед СЭТ-65. Впервые на кораблях ПЛО было применено сочетание двух автоматических транспортировочных устройств (АТУ-1) в погребе РГБ-60 с элеваторами и малогабаритными досылающими устройствами. То есть от стеллажа в погребе до направляющей в пусковой установке РБУ-6000 реактивная глубинная бомба РГБ-60 попадала автоматизировано. Скорость полной перезарядки двух РБУ-6000 была фантастической. Ну и как дань хорошо зарекомендовавшим себя глубинным бомбам ББ-1 и БПС корабль мог принимать их до

12 штук. Кроме того, на минные дорожки на верхнюю палубу можно было принимать до 18 мин или радиогидроакустических буёв РГАБ МГ-409 (МГ-407). Вот мы и пришли не просто к противолодочному кораблю с ОГАС, а к скоростному кораблю с артиллерией, зенитно-ракетным комплексом, противолодочным вооружением, двумя гидроакустическими станциями, изобилием радиолокационных станций (четыре), поисковыми станциями по радиационному следу, контрастному тепловому следу (МИ-110Р, МИ-110К), средствами связи и навигации. Этот тысячетонный «поплавок» был в состоянии контролировать 59829 кубических километров надводного воздушного пространства и 5027 кубических километров подводного пространства, находясь в одной точке. Впервые активные гидроакустические средства обнаружения подводных лодок на надводном корабле имели дальность более чем втрое превышающую дальность хода противолодочных торпед и в полтора раза больше дальности обнаружения надводных целей навигационной РЛС «Дон»! В сущности получилось то что задумывалось: надводный носитель долго действующих средств обнаружения ПЛ большой дальности с оружием самообороны. А чтобы всё это как можно дольше не устаревало ещё и с возможностью дальнейших модернизаций. Даже серийные корабли имели значительные модернизационные отличия. А конструкторы кусали локти, так как востребованный флотом корабль почти сразу исчерпал свои возможности по весовой нагрузке, и модернизация могла проводиться только заменой одних систем на другие близкие по весам и габаритам. Впоследствии в ГДР начали строить корабли проекта 1331М (головной был сдан в 1981 году) в развитие проекта 1124, но это уже был другой корабль. К сожалению тупо начатая «перестройка» перечеркнула все эти великолепные достижения. При делёжке Балтийского и Черноморского флотов часть кораблей попала в чужие руки, часть была уничтожена. В итоге в составе ВМФ России к 2008 году осталось всего 29 кораблей в разных стадиях технического состояния из серии более чем 90 штук.

«Закрытая бухта», с виду

Легенды утверждают, что обоснование необходимости базирования кораблей ВМФ в бухте Броутона — тема докторской диссертации Главкома ВМФ адмирала Флота Советского Союза Горшкова. Так это или нет, утверждать не буду. Очевидно, только то, что в ходе проектирования базы ни у кого мысли не возникло обдуть макет местности в аэродинамической трубе с направлений господствующих ветров (с учётом розы ветров). Бухта в незапамятные времена образовалась от взрыва вулкана. Геологи называют такие образования — кальдера. Глубины внутри бухты до 200 метров, очень крутые внутренние и внешние склоны этой гигантской воронки. По обычной логике, сильных ветров внутри бухты быть не должно. Значит и обдувка не нужна. Но возможно, что по итогам подобных исследований проектанты бы отказались от выбора бухты в качестве места базирования. Место строительства маневренного пункта базирования утвердили и начали строительство посёлка Кратерный, входного канала в бухту и плавучих причалов. Когда в этот проект было вложено столько средств, что отказываться от дальнейшего строительства было никак нельзя, внутри бухты со стороны Охотского моря были зафиксированы ветра до 45 метров в секунду. Лично со мной был такой случай: при ветре около 45 метров в секунду я перепрыгнул швартовный конец на плавпричале № 2 в Бухте Броутона и приземлился в сугробе на берегу. Пролетел расстояние около 50 метров, хорошо, что ветер дул строго вдоль плавпричала, а то можно было и приводниться. То есть горный ландшафт от штормовой погоды не укрывает. А штормовать внутри бухты негде. Правда, был случай в 1983 году, когда энергосудно «ЭНС-357» в пережидание тайфуна ходило по периметру внутри бухты трое суток. Постановка на якорь исключена из-за больших глубин. А в юго-западной части бухты глубина позволяет стать на якорь, но песчаный грунт не держит якоря при сильных ветрах. Способ штормовки оставался один: как можно прочнее крепиться к плавпричалам, благо их надёжность сомнений не вызывала. Под этот способ штормовки корабли сверх штатных средств были снабжены пневмокранцами и капроновыми швартовными тросами. Но, как всегда, пытливым умам этого оказалось мало и в качестве швартовных стали использовать свободно свисающие с плавпирсов концы цепных бриделей. Их заводили через носовой и кормовой палубные клюзы кораблей и крепили на глагольгаки. Цепной бридель — это цепь соответствующего калибра, соединяющая плавпирс с бетонными

якорными массивами в 50 и 200 тонн. Клюзы плавпирсов, через которые заводятся и натягиваются цепные бридели, оборудованы двустворчатыми замками. Эти замки позволяют цепному бриделю протягиваться только в одну сторону: от якорных массивов. А свободные концы, образовавшиеся при обтяжке в момент установки плавпричала, свободно свисают в воду, и длина их достигает 20-25 метров. Натяжение бриделя удерживает створки замков в сомкнутом состоянии. Первоначально, когда только начали использовать свободные концы бриделей для усиления крепления по-штормовому, с ними обращались очень осторожно и под наблюдением боцманов. Особенно при отдаче по завершению надобности. Их опускали с помощью троса и шпиля. Но нашлись лентяи, решившие, что можно просто сбрасывать цепные бриделя с глагольгаков одним ударом молотка. Это имело плохие последствия: свободный конец длиной 20-25 метров, падая, создавал рывок в сторону открывания замка, и бридель уходил на дно через клюз плавпирса, замок которого работал только в статике, а в динамике был бесполезен. Когда таким образом были упущены на дно три бриделя на причале № 2, пришлось вызывать киллекторное судно с водолазами-глубоководниками для восстановления бридельных креплений.

Продувку модели бухты и её окрестностей, в конце концов, сделали и обнаружили феномен сложения воздушных потоков. Слой воздуха равный высоте гор полуострова Западная клешня, взаимодействуя с 35 градусным склоном, менял направление и начинал двигаться вверх. А там он сталкивался с более скоростным холодным потоком воздуха и завихрялся вниз. Этот вихрь обрушивался примерно на средину бухты и дальше, двигаясь в восточном направлении, поднимал внутри бухты волны высотой до двух метров. Мало того, нижние слои воздуха тёплые и насыщенные влагой, смешивались с более холодным воздухом и проливались дождём. А под восточным берегом Западной клешни при западных и северо-западных ветрах практически был штиль. Как-то раз прямо у причала затонул буксирный катер. Причина затопления была тривиальна (её выяснили после подъёма катера судном-киллектором): открытый световой люк машинного отделения, который не задраили члены экипажа катера, покидая его на время сильного шторма внутри бухты. Вот вам и тихая бухта имени сэра Вильяма Роберта Броутона.

Минёрская удача

В августе 1984 года в бухту Броутона прибыл целый научный флот в составе гидрографического судна ГС-47, НИС «Морской геофизик» и НИС «Пегас». Возглавлял комплексную экспедицию кандидат геолого-минералогических наук Злобин Тимофей Константинович (ныне доктор, академик РАН). В задачу учёной флотилии входило выполнение исследовательских работ по теме «Буссоль» вокруг острова Симушир и вообще в средине Курильской гряды. Обеспечивать взрывные работы в море и на суше в интересах экспедиции должна была наша бригада кораблей охраны водного района. Боеприпасы в виде глубинных бомб ББ-1 были завезены на остров заблаговременно, ещё летом 1982 года. Глубинная бомба ББ-1 представляет из себя стальной бочонок, начинённый 96 кГ тринитротолуола и снабжённый взрывателем К-3М, обеспечивающим её подрыв на заданной глубине. Скорость погружения ББ-1 после сброса 2.2 метра в секунду. В общей сложности тральщики и сторожевые корабли бригады сбросили по программе исследований 760 бомб ББ-1. Отказала только одна и то из-за не снятой чеки взрывателя К-3М по вине личного состава (устали матросы из запальной команды). Вот какова надёжность боеприпасов, произведённых предками ещё в ходе войны! Кроме морской части программы требовалось произвести четыре взрыва на суше эквивалентом по 5 тонн на тротил. Взрывы должны быть произведены в одной и той же точке. Место выбирали мы сами из соображения подальше от посёлка и с возможностью подъехать грузовику и автокрану для укладки мин УДМ-500, которые использовались как взрывчатка и 6 штук как раз по мощности взрыва соответствовали 5 тоннам тротила. Сейсмоколебания, проникшие вглубь земли и отражённые от разных слоёв грунта, записывались аппаратурой учёных. Взрывы производились согласованными по времени, это для того чтобы самописцы на аппаратуре учёных могли быть запущены заблаговременно для регистрации сейсмических колебаний. Планировалось производить по одному взрыву в световой день. Во все войсковые части, находящиеся тогда в бухте Броутона (посёлке Кратерный) были разосланы телефонограммы с предупреждением и указанием мер безопасности, за подписью начальника гарнизона, то есть нашего комбрига. Работы были включены в план боевой подготовки бригады и выставлено оцепление на тропинках и дорогах. Управление взрывами производилось с расстояния в один километр с учётом большой мощности и радиуса разлёта осколков корпусов мин. Штатная

вьюшка с подрывным проводом имеет длину двести метров. Пяти комплектов для сращивания во взрывную цепь 1000 метров у нас не было. Решили в качестве взрывного провода использовать лёгкий полевой телефонный кабель, благо его на острове было в достатке. Источником электрического подрывного импульса была конденсаторная подрывная машинка КПМ-ЗУ. Два взрыва были произведены без замечаний. Единственное что изменялось, так это глубина воронки после каждого взрыва. И вот уже после укладки шести минных корпусов со взрывчаткой для третьего взрыва, перед сращиванием первичных электродетонаторов со взрывной цепью, у меня возникло непреодолимое желание подняться на край воронки и осмотреться вокруг. Поднимаюсь. И вижу леденящую душу картину: два солдатика-телефониста из радиотехнической роты ПВО держат в руках свой телефонный кабель и наш ВЗРЫВНОЙ, которые отличить друг от друга НЕВОЗМОЖНО. И решают, в какой из них воткнуть иглы контрольных щупов проверочного индукторного полевого телефонного аппарата ТАИ-57 (это они так ищут обрыв в телефонной линии). А, если кто не знает — с помощью вызывного индуктора полевого телефонного аппарата можно производить подрыв электродетонаторов, при отсутствии штатной подрывной машинки. Таким образом, до катастрофического для них самих, и всей нашей подрывной команды из пяти человек, третьего взрыва, оставались несколько десятков секунд. Какой начальник послал их на поиски обрыва телефонной линии, и как они миновали оцепление, предстояло ещё разобраться. Вот и решайте теперь — следует ли прислушиваться к внутреннему голосу и выполнять собственные непреодолимые желания. Конечно с командиром роты ПВО, капитаном, потом был произведён образцово-показательный разбор предпосылки к происшествию с трагическим исходом. Это был второй случай в моей службе, при свершении которого, гибель была бы неизбежна.

При этих взрывных работах, во время производства четвёртого и последнего взрыва наблюдалось интереснейшее явление: вокруг форса тёплой газовоздушной смеси от взрыва у нас на глазах образовалось гигантское кучевое облако с нижней кромкой на высоте 50-100 метров. Ветром со стороны океана его медленно понесло на посёлок Кратерный и над ним это облако пролилось почти тропическим дождём. Дождевые струи казалось, были толщиной с палец, это нам рассказали те, кто попал под этот дождь в посёлке. Так непроизвольно можно стать творцом погоды.

Археологи

Экспедиция, о которой я рассказал выше, была достаточно крупной. Три судна, плюс поддержка от ВМФ, обеспечивали её высокий статус. Но одновременно она была ещё и секретной и по всесоюзному радио о ней не сообщали. На таком фоне прибытие вместе с научным флотом всего двух человек могло остаться не замеченным. А этими двумя были Шубина Ольга Алексеевна — сотрудница областного краеведческого музея, археолог и её спутник археолог-любитель из посёлка Яблочное. Оказалось, что археологи краеведческого музея уже третий сезон вели раскопки в бухте Алеутка на острове Итуруп, где в своё время находилась фактория Российско-Американской компании. А в летний сезон 1984 года было решено поискать стоянки народности айну на возможно большем количестве Курильских островов. Симушир начали осматривать первым, так как подвернулась транспортная оказия. ГС-47 доставил двух археологов прямо из бухты Алеутка в бухту Броутона. Я в то лето оставался за начальника штаба бригады и все прибывающие в базу учёные, строители проходили через меня: зафиксировать прибытие, проверить документы, разместить, обеспечить выполнение задач пребывания и по возможности отправить обратно. Вот всё, кроме отправки, было организовано весьма прилично. И квартиры для временного размещения находились и транспорт, и питание и документальное обеспечение. А вот регулярного транспорта на большую землю не было. Поэтому прибыть на остров Симушир в бухту Броутона было сравнительно легко, а вот выезжать приходилось на всём, что под руку подвернётся. Но иногда длительное время ничего не подворачивалось. Вот и археологи сравнительно быстро, дней за десять, нашли и описали множество айнских стоянок. Оказывается, наши предшественники по проживанию на Курильских островах — айну, выбирали места жительства по тем же соображениям что и мы. Обязательно должен быть источник воды, предпочтительно незамерзающий. Близость к морю, как к источнику пищи. Защита от господствующих ветров. Наличие деревьев и кустарника, для каркасов жилищ, обтягиваемых шкурами животных. По этим признакам следы бывших жилищ айну, как правило, находятся возле устья ручьёв и речек и представляют собой кольцевые бугорки диаметром 5-7 метров и высотой до метра. Когда-то в эти бугорки вбивались колья каркасов жилищ. Вот именно они и сохранились лучше всего другого. Транспортное обеспечение строительства в основном шло через Петропавловск-Камчатский

или через Владивосток. Но на ближайший месяц никаких судов не ожидалось. В базе находилось два морских тральщика и один сторожевой корабль. Один из тральщиков готовился к переходу в Советскую Гавань для очередного докового ремонта, но сроки его перехода были ещё не определены. Да и вряд ли из-за двух человек, громко именуемых археологической экспедицией, разрешат изменить план перехода корабля, который заблаговременно был передан в штаб Флотилии и уже утверждён начальником штаба. Но его величество случай отменить невозможно. Тральщику назначили, наконец, дату начала перехода. И вот рано утром в день начала перехода центральное радио на всю страну объявило о том, что на острове Симушир Курильской гряды успешно работает археологическая экспедиция (это о пользе регулярного прослушивания сообщений центрального радио, при отсутствии телевидения). У меня уже целую неделю не выходит из головы мысль: «Как отправить этих двух человек хотя бы на Кунашир или Итуруп?». А тут подарок судьбы — это сообщение по радио. В то время между Сахалинским временем и Хабаровским была разница в один час. Значит, у меня был запас времени для подачи изменений в план перехода тральщика так, чтобы он доставил учёных не просто, куда-нибудь, а именно в бухту Алеутка. Я решил сыграть на знании внутренней организации штаба и политотдела Сахалинской Флотилии. Обычно поправки в планы переходов направляются в адрес начальника штаба (кстати, в то время начальником штаба был Куроедов Владимир Иванович), но в этот раз я направил копию и в адрес начальника политического отдела. Зная, что дежурный по политотделу каждое утро готовит обзор сообщений средств массовой информации для своего начальника, особенно обращая внимание на все события в зоне ответственности флотилии. А археологи как раз и работали в зоне ответственности флотилии — на острове Симушир в бухте Броутона. Расчёт себя оправдал: как столковались начальник штаба и начальник политотдела флотилии неизвестно, но сначала съёмка тральщика была задержана на два часа, а потом пришло разрешение на изменение плана перехода, с заходом на остров Итуруп в бухту Алеутка. Два энтузиаста археологической деятельности, наверное, решили, что так и должно было быть, не подозревая, что редчайшее совпадение событий, не имеющих между собой прямой связи, позволили им не потерять остаток археологического сезона на Симушире. При встречах с удовольствием вспоминаем этот случай.

«Атака базы сверхмалыми подводными лодками (СМ ПЛ, ПДСС)»

Длительное время источником электроэнергии в бухте Броутона было энергосудно «ЭНС-357». Но на этом его использование не заканчивалось. На «ЭНС-357» до окончания строительства комплексного здания размещался штаб 137 брк ОВР, а в ходовой рубке оборудовали место для несения оперативного дежурства. К несению дежурства привлекались все офицеры штаба, кроме политработников — они успешно изображали дежурство по политотделу.

В связи со значительным объёмом строительных работ гражданские суда (сухогрузы, танкеры, научно-исследовательские) и десантные корабли ТОФ довольно часто заходили в Бухту и становились под разгрузку. Транспортные гражданские суда, как правило, разгружались у плавпричала № 1 (нумерация причалов велась от посёлка Кратерный, то есть с Юга на Север), а десантные корабли подходили носом к приливоотливной полосе между посёлком и причалом № 1 и производили погрузоразгрузочные работы через поданные на берег аппарели. Значительно реже суда экспедиционного завоза выгружались рейдовым способом с помощью самоходных плашкоутов, не заходя в бухту из пролива Дианы. Делалось это для того чтобы дать заработать шкиперам плашкоутов.

В один из летних дней большой танкодесантный корабль (БДК) доставил из Владивостока колонну колёсной техники и в её составе два трактора Беларусь. Разгрузка шла ударными темпами для того, чтобы засветло покинуть бухту, да и прилив способствовал облегчению отхода корабля от берега именно до захода Солнца. Два трактора Беларусь выкатили последними. Разгрузка была закончена по плану, и выход из бухты засветло прошёл успешно.

Оперативным дежурным бригады в тот день заступил флагманский химик. Дежурство оказалось достаточно хлопотным, всвязи с прибытием, разгрузкой и убытием большого десантного корабля. Ночной отдых оперативный дежурный делит пополам со своим помощником. Как правило, помощник отдыхает первую половину ночи, а оперативный дежурный вторую. Утром часов с шести они оба начинают готовиться к утреннему докладу и сдаче дежурства. В то утро как раз светало около шести часов утра. Проснувшийся оперативный дежурный (Ф-Х) вышел на левое крыло ходового мостика «ЭНС-357», глянул в сторону посёлка и

обомлел: мерах в сорока от берега и в двухстах метрах от борта энергосудна из воды торчала рубка сверхмалой подводной лодки! Она торчала настолько убедительно для флагманского химика, что он чуть не проглотил горящую сигарету от волнения. А дальше дежурная смена командного пункта 137 брк ОВР действовала чётко как на тренировке, но и бестолково одновременно. В адрес оперативного дежурного Сахалинской Флотилии (конечно без доклада комбригу или начальнику штаба) был немедленно отправлен сигнал из Таблицы сокращённых передач, означающий следующее: «ПОДВЕРГСЯ НАПАДЕНИЮ ПДСС». ПДСС — это не много не мало, а подводные диверсионные силы и средства вероятного противника. Помощник ОД Сахалинской Флотилии без задержек ретранслировал сигнал в Штаб ТОФ, и такое началось, что утихло всё это только к вечеру.

Оказалось, что в спешке выгрузки, тракторист не принял никаких мер по обеспечению неподвижности второго трактора Беларусь. За ночь трактор съехал в воду, так как крутизны берега и уклона дна было для этого вполне достаточно. Чудо, что он вообще остановился, ибо уклон дна позволял ему съехать на средину бухты вплоть до стометровой глубины. Кабина трактора с выхлопной трубой, торчащая из воды, обеспечивала полную иллюзию боевой рубки СМ ПЛ с выдвинутым перископом! По иронии судьбы оба трактора были тёмно зелёного цвета.

Бедняга Джо

Довелось мне пять лет учиться и окончить училище с одним, в то время не плохим, парнем. Звали его Евгением Константиновичем Проскуриным, родом он был из шахтёрского города Сучан Приморского края. В училище с первой попытки он не поступил, а был вызван по так называемому дополнительному набору. Видимо потребность в корабельных офицерах на планируемый год нашего выпуска была больше, чем ожидаемое число выпускников. Поэтому через военкоматы были вызваны в училище кандидаты в курсанты, набравшие на экзаменах сумму баллов меньше проходной. Учился Женя средненько и до третьего курса выживал в основном за счёт чего нибудь своевременно списанного или с трудом сданного на троечку, да и то не с первого раза. На фоне того, что его учёба и как следствие нахождение в училище сильно зависело от одноклассников, Женя контрастных особенностей своего характера не проявлял или подавлял их в себе. Кроме слабой учёбы Женя систематически имел задолжности по физической подготовке. Не смотря на всё это, одним из первых в классе Проскурин на третьем курсе женился. Парнем он был симпатичным, то есть имел внешность не отталкивающую, но за специфическую форму глаз одноклассники дали ему кличку «сова». Лично я организовывал его свадьбу по поручению одноклассников. Специально для его свадьбы всем классом зарабатывали деньги на разгрузке угля с железнодорожных вагонов. Жена Галина — красавица (впоследствии профессор медицины, преподаватель мединститута). Это означает, что оставшиеся два с половиной года до окончания училища он пользовался всеми привилегиями женатого курсанта. А значит, личная жизнь вне училища была от нас закрыта. Всвязи с тем, что его диплом красного цвета не имел и вообще он был махровым троечником, распределён он был для службы не туда, куда хотел бы, а в бригаду кораблей охраны водного района на остров Русский. Попал на МПК пр. 204 командиром БЧ-2,3. Попал точно по специальности и был на хорошем счету у командования дивизиона и бригады. Настолько на хорошем, что через год службы его назначили помощником командира МПК-114 пр. 204, а ещё через год его командиром. Надо отметить, что чем ближе Евгений был к выпуску из училища, тем больше он уделял внимания своей внешности. В принципе у военных моряков это в порядке вещей и всячески поощряется. Но Джо довёл заботу о внешнем виде своём и формы одежды до идиотического культа, мешающего исполнению

служебных обязанностей. В это время на ТОФ по программе модернизации и переоборудования готовился СРТМ «Шимановск». После переоборудования он должен был стать малым противолодочным кораблём. Во время переоборудования командовал кораблём капитан третьего ранга Шевченко Юрий Иванович. Но через некоторое время его назначили командиром МПК-81 проекта 1124, и по соображениям, никому неизвестным, командование бригады решило предложить кандидатуру старшего лейтенанта Проскурина на должность командира этого переоборудованного корабля. Назначение состоялось, и Джо стал командиром «рыбака», такое название приклеилось к МПК с тактическим номером 528. Командиры кораблей частенько по вечерам собирались в каюте командира (а на самом деле капитана, потому что изначально судно было промысловым, и до переоборудования командовал им гражданский капитан). Там были настоящие капитанские хоромы: кабинет, спальня и душевая. Громадные запасы воды позволяли не ограничивать гигиенических устремлений. Командиры кораблей охотно по вечерам собирались у него. Женя изображал из себя хлебосольного хозяина, хотя чай, сахар, масло и хлеб мы чаще всего приносили с собой. Корабль очень часто привлекался к рыбоохране, так как моторесурс его главного двигателя был много больше, да и автономность на много превосходила корабли изначально военные в постройке. Года два подряд МПК-528 проводил летние месяцы вдали от базы. От избытка самостоятельности Женю начало «заносить». Особенно проявилось это при стоянке корабля в заводском ремонте в порту Находка. Женя не стеснялся на глазах у экипажа приводить на корабль разных женщин, которые жили у него в каюте некоторое время, спиртное лилось рекой. Нормальным развлечением командира и его гостей была стрельба из пистолета по пустым бутылкам, поставленным в проём иллюминатора командирской каюты, пули то улетали в сторону моря, а осколки от бутылок сыпались на голову вахтенных у трапа. Матросы работали в цехах завода, зарабатывая деньги командиру на холодильник, цветной телевизор и мебель. Всё это стало достоянием гласности и дошло до начальника политотдела. Проведённое партийное расследование показало, что вышесказанное только вершина айсберга. Там была и продажа топлива и махинации с продовольствием, а корабельный спирт шёл только на внутриутробные нужды. Матросы охотно сообщали подробности, так как барские замашки командира уже всем порядком надоели. Он завёл себе матросика, кроме официально назначенных вестовых в кают-компании, на которого кроме приборки в каюте

были возложены все бытовые заботы о командире от чистки и стирки до подачи пищи в каюту, в том числе и при приёме гостей. В общем, дождались выхода корабля из ремонта и решили Женю с должности снимать. Проскурина продолжало «заносить». Так по прибытии в бухту Парис он не стал швартовать корабль к причалу, а поставил на якорь посреди бухты. Расчёт был на то, что допуск к управлению таким кораблём в бригаде только у него, и никто другой управлять им не умеет. Он ошибался, так как командир соединения имеет допуска на управление кораблями всех проектов, которые входят в состав соединения, а в его присутствии на мостике управление можно поручить любому достойному офицеру. Вот тут я попал в личные враги Проскурина, сам того не подозревая. Командир дивизиона выбрал меня для изъятия трёх пистолетов из каюты Проскурина и швартовки корабля к причалу. Самого Женьки на корабле не было, он сослался на длительное отсутствие дома и убыл без разрешения во Владивосток, хотя к этому времени с Галиной он уже был в разводе. Помощник командира охотно сдал оружие, приготовил корабль к съёмке с якоря и под моим управлением мы благополучно ошвартовались кормой к плавучему причалу дивизиона МПК. По понятиям Проскурина я совершил по отношению к нему «акт подлости и предательства», а выполнение приказания командира дивизиона (с записью в вахтенный журнал корабля) даже не рассматривалось. Особенностью управления «рыбаком» было то, что главный двигатель при даче реверса полностью останавливался и запускался на обратный ход. Это занимало некоторое время (до десяти секунд), было очень непривычно и требовало хладнокровия. Корабль одновинтовой и на заднем ходу управляем плохо, плюс большая парусность в кормовой части, но я справился с задачей. Джо сняли с должности и назначили командиром БЧ-3 на МПК-117 проекта 1124. Это как раз тот корабль, который в качестве командира принимал лично Б.Г. Глушак. Джо на всех обиделся и «ушёл в себя». На этой должности он пробыл почти полгода, всячески изображая из себя обиженного службой офицера. По весне 1976 года комплектовался экипаж МПК-143 назначением на Камчатку, командиром назначили меня. Для полного комплекта не хватало офицера на должность помощника командира. Глушак предложил Проскурина. Соображения были простыми: опыт службы позволял Жене занимать эту должность (так мы считали), со сменой пункта базирования многие дисциплинарные вопросы останутся в прошлом, по итогам работы на должности помощника снимаем все ранее наложенные взыскания и прямой путь в командиры и вообще куда пожелает. В ходе откровенной беседы с комдивом и

со мной Женя со всеми доводами согласился и обещал придерживаться намеченных перспектив. Времени на назначение приказом Командующего ТОФ уже не оставалось, поэтому его пришлось прикомандировать приказом командира бригады до подтверждения назначения приказом комфлота. В таком статусе он и убыл вместе с экипажем к месту постройки корабля. Но уже в поезде он мне заявил, что писать рапорт о приёме дел и обязанностей не будет, так как не уверен в предстоящем назначении. В общем, правами помощника он охотно пользовался, а обязанности исполнять не хотел. Я в свою очередь вынужден был заявить, что и деньги по должности он будет получать с момента приёма дел и обязанностей помощника, а до этого оклад командира БЧ-3. Женя постоянно напрашивался на панибратство, на основании того, что училище мы кончали вместе и даже учились в одном классе. Кораблестроители были не в курсе наших внутрикорабельных дел, поэтому для внешнего мира Проскурин был помощником командира со всеми полномочиями. У Жени вдобавок к персональному чистоплюйству был ещё один бзик: он постоянно рисовал ножи самых причудливых форм, а некоторые из них, пользуясь служебным положением, заказывал для изготовления заводчанам, расплачиваясь за изготовление корабельным спиртом. Это происходило и при ремонте в Находке. Ножей скопилось довольно много. Он объяснял это потомственной таёжностью и заблаговременной подготовкой к будущему занятию после выхода на пенсию. Кое-как удавалось заставлять его исполнять свои обязанности, но под постоянное нытьё об отсутствии приказа Ком. ТОФ о его назначении. Приказ, наконец, пришёл. Но Джо, воспользовавшись доступом к корабельной печати, подделал все необходимые для финчасти документы и всё-таки получил деньги по должности помощника от даты назначения приказом Ком. ТОФ. Проделано всё это было в тайне от меня. Причём назначен на должность он был в день нашего отъезда из Владивостока! Тут уже я затаил обиду: мне значит, обязательны мои обещания к исполнению, а Женя вольный стрелок. Но если бы дело окончилось только этим. Женя, отсутствовавший на корабле почти каждый день под видом получения аттестатов на все виды снабжения, до начала перехода во Владивосток так их и не получил. Пришлось отправлять его с половины пути обратно к месту строительства корабля с задачей до нашего прибытия во Владивосток прибыть туда же со всеми аттестатами. Переход с места постройки до места достройки в ту осень занял почти месяц. Низкий уровень воды в реке Амур вынудил администрацию завода транспортировать корабль к морю в

транспортном корабле-доке. Плюс к этим трудностям отвратительная видимость из-за бушующих по берегам Амура таёжных пожаров. А это грандиозный караван: впереди два буксира тянут и сзади один озёрный толкач толкает и заносит корму дока на крутых поворотах фарватера. Проводку каравана обеспечивали до шести БГК (больших гидрографических катера). На борту корабля почти удвоенный экипаж. Штатный военный и сдаточный гражданский, для обеспечения заводских испытаний, запланированных на межбазовый переход. При таком количестве людей в небольших жилых помещениях и некоторых боевых постах на первое место выходят вопросы гигиены и функционирования продпищеблока. А это как раз входит в обязанности помощника, которого на борту не было. Фактически его обязанности пришлось исполнять мне. Наконец он все-таки хоть и с опозданием, но привёз уже во Владивосток аттестаты и начал по минимуму и без энтузиазма выполнять свои обязанности, всем своим видом давая понять какое великое снисхождение он делает лично мне и всему экипажу. Кстати организатором он оказался слабеньким, больше показухи, и создавать, что-либо новое, просто не умел. Он умел поддерживать созданное не им, да и то с потерей качества из-за неосмысленного копирования. Женя при любом случае выпячивал какие то свои сомнительные связи в тыловых организациях флота по вопросам получения всех видов корабельного снабжения. Женя чего-то ждал. И дождался. Как-то уже в конце госиспытаний во время одного из перестоев я, с разрешения командира бригады строящихся и ремонтирующихся кораблей (БСРК), убыл в поликлинику ТОФ к стоматологу. За время моего отсутствия на корабле произошли грандиозные события. Сработала система орошения ракетного погреба. В повседневном режиме это ни чем плохим бы не кончилось. Забортная вода, поступающая из пожарной системы, оросив переборки ракетного погреба, спокойно ушла бы в сливные клинкеты и через них за борт самотёком (помещение ракетного погреба располагалось выше ватерлинии). Но корабль, после успешных ракетных стрельб, означающих конец госиспытаний, был поставлен на окончательную отделку и покраску перед убытием к постоянному месту базирования. В ракетном погребе работало три женщины малярши. Для защиты резинового покрытия палубы погреба от случайного попадания краски была постелена вощёная водонепроницаемая бумага, которая перекрыла решётки сливных клинкетов. Эта элементарная технологическая защита превратила систему орошения в систему затопления. Поступающей воде некуда было стекать. Кроме того, строитель по спецвооружению

по каким-то необъяснимым причинам сразу после ракетной стрельбы не удалил пиропатрон запуска системы орошения из его штатного места (пиропатрон устанавливался на штатное место, на время приёма в ракетный погреб трёх ракет для испытательных стрельб). В общем, пиропатрон сработал и запустил систему орошения «Карат-М». Помещение погреба стало затапливаться забортной водой. Малярши успели его покинуть (хотя достаточно было убрать два листа вощёной бумаги с решёток клинкетов, правда они не обязаны были этого знать), но никому не сказали, что вышли все. Джо в ходе «борьбы за живучесть» для осушения помещения приказал ввести в действие носовой эжекторный насос осушения, который работает только при наличии воды в пожарной системе. Он просто не знал устройства корабля и поэтому одновременно с откачкой воды продолжал затапливать осушаемое помещение, так как вода в систему орошения подавалась из той же пожарной магистрали. Кроме того, готовился к погружению в затопленное помещение легководолаз(!), для спасения малярш. В конце концов, пожарную систему выключили, а воду откачали переносным водопогружным электронасосом и мотопомпой. В итоге затопления ракетного погреба воздействию забортной воды подверглась пусковая установка ЗИФ-122 зенитно-ракетного комплекса. Особенностью этой пусковой было то, что она была выдвижной подпалубной и в походном положении находилась в нижнем положении в погребе. Корабль ещё не был сдан Военно-морскому флоту, поэтому все расходы на восстановление пусковой установки легли на судостроительный завод. Кроме того, после работ по восстановлению ПУ госприёмка потребовала повторного выполнения испытательной ракетной стрельбы, что повлияло на окончательные сроки выхода из завода. Могучая комиссия по расследованию причин затопления, собрав три тома разных документов, к единому выводу так и не пришла. Основное мнение членов комиссии, высказываемое в устных беседах: при тех исходных данных, которые предоставили в распоряжение комиссии, срабатывания системы быть не должно. А строитель по спецвооружению конкретно сказал, что если бы не пломба на кнопке пускателя системы орошения в кубрике № 1 он бы считал, что она была кем-то нажата. Меня вызвали на парткомиссию и наказали в партийном порядке, что автоматически вело к задержке очередного воинского звания капитан-лейтенант не менее чем на год. И это при учёте того, что я официально был отпущен в поликлинику. В конце концов, ракетная стрельба была выполнена, акт комиссии госприёмки был подписан и корабль перешёл в состав бригады кораблей охраны водного района на

любимый остров Русский в бухту Парис для отработки задач боевой подготовки и подготовки к переходу на Камчатку. Джо затаился и не давал повода говорить о себе. После перехода на Камчатку командование 114 брк ОВР, изучив служебные особенности старшего лейтенанта Проскурина, воспользовалось своим правом возвращать офицеров, не достойных службы в льготных районах, к прежнему месту службы, отправило Женю обратно в Парис. Так бесславно закончилась моя первая и последняя попытка оказать помощь в службе однокласснику. Впоследствии, при увольнении в запас корабельного матроса-химика (последнего приближённого к бывшему помощнику командира) мне стали известны интересные подробности. Матрос рассказал мне как Проскурин Евгений Константинович лично с помощью отвёртки (рабочая часть которой была прикрыта изоляционной лентой, для избежания царапин на кнопке) и в присутствии этого самого химика НАЖАЛ запасную кнопку пускателя системы орошения ракетного погреба находящуюся в кубрике № 1, не нарушая пломбировки и не оставляя следов, со словами: «Прощай Саша». Кнопка была устроена так, что запломбированная планка не позволяла пальцем нажать на неё, а тонким инструментом минуя планку, нажать её было можно. То есть в тот момент он был уверен, что снимает меня с должности одним нажатием кнопки. Информация значительно запоздала, иначе с Джо разговаривали бы по-другому. В Парисе должности для Джо не нашлось, и он был назначен помощником командира по снабжению на БПК «Чапаев» пр. 1134. Казалось бы, служи на большом и новом корабле, делай карьеру и будь счастлив. Но Джо ухитрился скомпрометировать себя сотрудничеством с особым отделом. Все командиры знают, что в составе экипажей есть люди, сотрудничающие с контрразведкой флота, но при уличении в явном «стукачестве» (зачастую от недалёкости самих оперов особого отдела), от таких под благовидными предлогами стараются избавляться. Джо назначили помощником командира СКР пр. 159А в бригаду консервации в бухте Новик на остров Русский. Но там он попался на махинациях с меховыми изделиями (ведь самый хитрый) и обильных алкогольных возлияниях (на вырученные средства). В итоге Е.К. Проскурин был уволен в запас в звании капитан-лейтенант без пенсии. Уехал в родной Дальнереченск (Сучан) и стал заниматься тем самым «таёжным промыслом», к которому якобы готовился давно. Но однажды не вернулся из тайги. Оказывается он начал промышлять выкапыванием корней женьшеня, которые были найдены и помечены другими собирателями женьшеня, а в тайге за это карают строго. После нескольких предупреждений от

старых промысловиков-корнёвщиков Женя продолжал кражи корней женьшеня (ведь самый хитрый), и, скорее всего, одна из угроз была реализована. Тело найдено не было.

Добро срока давности не имеет

В 1976 году, в конце лета МПК-36 занимался охраной района испытаний очередного атомохода в районе бухты Валентины. Случилось так, что на борту было два шифровальщика (специалиста СПС). Один, у которого срок службы заканчивался, второй только что прибывший из учебного отряда, но уже сдавший на допуск к самостоятельному обслуживанию своего заведования. Его навыки были проверены флагманским специалистом СПС и лично мной. Учили их действительно хорошо. Но так как у него это был первый выход в море то, неизвестно с чьей подачи, решили и его предшественника подзадержать с увольнением в запас и отправить на последний выход в море. Не знаю, какие чувства он испытывал при этом, но явно ничего хорошего. Кроме того, он был отличником боевой и политической подготовки в лучшем смысле этих слов, главным старшиной, заслуживающим увольнения в запас в числе первых. Звали его Козлов Сергей Ионович. Надо отметить, что мы с ним были земляками, то есть уроженцами города Южно-Сахалинска, областного центра Сахалинской области. Мало того — он собирался поступать в институт, к чему готовился последние полгода службы, а любое промедление с подачей документов в приёмную комиссию могло привести к большой потере времени. И вдруг непланова задержка на той самой службе, отличником которой он был. На малых противолодочных кораблях ОВР не было своих воинских перевозочных документов (ВПД). Но бывали такие случаи, когда у членов экипажей кораблей, находящихся в море, возникали экстренные семейные обстоятельства, требующие личного присутствия военнослужащего дома в семье. Возможность высадки такого члена экипажа на берег есть (плавание кораблей ОВР, как правило, прибрежное), а ВПД нет. Ожегшись не один раз на таких случаях, командование бригады при выходах кораблей на длительное обеспечение, выдавало на корабль по три комплекта ВПД на предъявителя, то есть полностью оформленные, но без указания на кого. И на этом выходе у меня такие документы были. Поэтому при очередном погружении обеспечиваемой АПЛ на трое суток, я запросил у Председателя Комиссии Госприёмки разрешение на переход в б. Ольга, где недалеко был аэропорт местных воздушных линий Серафимовка. Вписал главного старшину Козлова С.И. в один из комплектов ВПД и сам вместе с ним поехал в аэропорт (так как у помощника старшего лейтенанта Тишина С.Р. уже был допуск на самостоятельное управление кораблём). Посадил уволенного в

запас шифровальщика на ЯК-40 до аэропорта Артём (билет был взят до Южно-Сахалинска но через Артём) и пожелал всего наилучшего. Ко времени всплытия подводного ракетоносца корабль находился в районе обеспечения и продолжил выполнение поставленной задачи. В подтверждение своей высокой шифровальной квалификации Сергей Ионович через двое суток смог сообщить через своих друзей из шифровальной службы бригады на корабль о своём прибытии домой в Южно-Сахалинск и в горвоенкомат. Комбриг, конечно, мою самостоятельность не одобрил, но, ознакомившись с телеграммой о прибытии Козлова в военкомат г. Южно-Сахалинска без замечаний, особенно буянить не стал и никаких оргвыводов не сделал. Мало того: Сергей через некоторое время прислал заказным письмом свой авиационный билет для отчётности по использованным ВПД.

Прошло 24 года, где меня только не носило, но к концу службы занесло в Корсаков. Я уволился в запас по достижении 50 летнего возраста в звании капитан первого ранга и был приглашён на работу в качестве начальника военно-мобилизационного (второго) отдела Государственной Администрации Невельского морского рыбного порта. ГА НМРП имела своё подразделение в виде Службы безопасности мореплаваеия (СБМ) в Южно-Сахалинске и располагалась служба в бывшем здании «Сахалинрыбпрома», как раз в этом здании в бывших помещениях второго отдела «Сахалинрыбпрома» были все условия для воссоздания такого же отдела, но другой подчинённости. Теперь следует сказать, что в этом же здании на том же этаже располагалась фирма «Сахморсвязь». Всё электроснабжение, телефонная связь и радиосвязь для СБМ шли через эту фирму. И по причинам тогда мне не понятным у персонала Службы безопасности мореплавания и сотрудников фирмы связи сложились очень напряжённые отношения. Об этом меня предупредил начальник СБМ капитан дальнего плавания Носков Аркадий Афанасьевич. А мне было необходимо установить телефон в формируемый отдел. Я иду к главному инженеру фирмы «Сахморсвязь» и нахожу на этой должности Козлова Сергея Ионовича. Он к этому времени уже отец большого семейства и инженер-связист со стажем, да и капитан-лейтенант запаса по своей военной шифровальной специальности. В промежутках между воспоминаниями о совместной службе были решены все вопросы по энергоснабжению, телефонизации и прочие, к невероятному удивлению начальника СБМ. Сергей Ионович посоветовал мне установить телефон АТС железной дороги (одной из первых цифровых АТС в городе) и оказал в этом

всестороннюю помощь. И в дальнейшем всё время моей работы в ГА НМРП (а это почти три года) все вопросы со связистами решались быстро и к обоюдному удовольствию, да и отношения между сотрудниками фирмы и СБМ изменились в корне в лучшую сторону. Я разобрался в причинах недоразумений. Дело в том, что начальник СБМ и его оперативные дежурные ранее в промысловом флоте занимали высокие должности (как минимум капитаны-директора плавбаз или крупных промыслово-обрабатывающих судов) и средний возраст у них был за 60 лет. А все связисты вместе с генеральным директором были из «молодежи»(от 40 до 50 лет), и терпеть не могли безапелляционного в приказных тонах к ним обращения со стороны бывших капитанов. Я же стал переходным звеном, которое все эти противоречия смогло сгладить и свести к нулю и по возрасту и по квалификации. Так что добро срока давности не имеет и всегда возвращается к сотворившему его.

Глава заключительная, почти фантастическая. Явление никто не подтвердил но и не опроверг

Всё начиналось в разных концах Планеты и в разных средах, но вело к одному: переход количества в качество ПРОСПАЛИ тчк.

А дело было так: мой друг Серёга, командир противолодочного вертолёта КА-25 Северного Флота корабельного базирования, совершал очередной тренировочный полёт над ледовым полем. Он неоднократно жаловался своей любимой жене, что при полётах над ледовыми полями штатные светофильтры шлемов пилотов ВМФ недостаточно защищают зрение от сверхяркоотражающей поверхности льда. Любимая жена предприняла невероятные усилия, но ко дню рождения Серёга получил поляризационные светозащитные очки французского производства, которыми пользовались пилоты Канадских Арктических Авиалиний.

Вот летит он в этих очках над сплошным ледовым полем и визуально обнаруживает контрастную (относительно всего остального белого поля) окружность очень большого диаметра. Вроде бы не понять, что за оптическое явление. Остекление кабины поляризует свет, светофильтр шлема вносит свою лепту в поляризацию, плюс импортные светозащитные очки. Но вдруг почти в центре гигантской окружности взламывается лёд и показывается рубка нашей атомной подводной лодки!

А задолго до этого эпизода были созданы корабли проекта 58, ракетные крейсера. Имеемые у них на борту крылатые ракеты П-35 могли летать далеко за горизонт. Но собственные средства обнаружения ракетных крейсеров не обеспечивали использования ракет на полную дальность. Возникла идея загоризонтных целеуказателей (ВНП). Суть идеи в том, что самолёт или вертолёт выдвигается в сторону атакуемой цели и в реальном масштабе времени обеспечивает радиорелейную ретрансляцию картинки с экрана своей радиолокационной станции на стреляющий корабль. Всё это назвали системой «Море». После первого курса (летом 1967 года) я был на практике на гвардейском ракетном крейсере «Варяг». Помещение, предназначенное для аппаратуры системы «Море», использовалось как кубрик личного состава из-за отсутствия той самой аппаратуры. А в морской авиации авиационная составляющая системы «Море» уже была установлена и использовалась в интересах радиолокационной

разведки. Всяческие интеллектуальные и экономические трудности не позволили ввести в действие все звенья системы одновременно. Разведывательная авиация ВМФ получила радиолокационно-ударные системы комплекса «Море» раньше, чем потребители её информации — ударные корабли ВМФ, носители крылатых ракет. Аппаратура есть — надо её осваивать и использовать. И использовали, но жаловались на наличие непонятных помех в открытом море в виде кольцевых (или эллиптических) образований ярче контраста экранов РЛС или тёмных на фоне мерцающих помех при повышенной мощности излучения. Эти якобы помехи считались недостатками электронной аппаратуры, но все попытки их устранить, никчему не приводили. О том, что явления могли хоть как-то быть связанными с подводными лодками никто и думать не пытался. Общеизвестная аксиома о скрытности подводных лодок в подводном положении довлела над пытливыми умами военных моряков и учёных, обслуживающих интересы ВМФ. Время шло, аппаратура системы «Море» совершенствовалась и устанавливалась на подводные лодки с ударными крылатыми ракетами. Авиация загоризонтного целеуказания привлекалась к обеспечению государственных испытаний новостроящихся подводных лодок и отрабатывала совместные задачи по планам боевой подготовки флотов. Фамилия штурмана-оператора загоризонтного целеуказания, первым связавшего «ПОМЕХИ» с наличием в районе испытаний или боевой подготовки подводной лодки, мне не известна. Скорее всего, это случилось в момент всплытия подводной лодки для приёма загоризонтного целеукацания: сначала появилась «помеха» в виде контрастного светлого (или тёмного) кольца, а затем в его центре всплыла подводная лодка.

Дальше — больше. Целеуказание стали обеспечивать со спутников радиолокационной разведки, причём частотный диапазон спутникового радиолокационного оборудования видимо был близок к диапазону авиационного оборудования, так как кольцевой эффект сохранился. Так например в районе Кубы в Карибском море спутником была обнаружена по кольцевому эффекту американская подводная лодка.

Но самым трудноосознаваемым для адмиралов было то, что и спутники радиолокационной разведки и самолёты загоризонтного целеуказания по каналам радиорелейной связи как напрямую, так и через спутники могли передавать радиолокационное изображение с экранов своих РЛС прямо в штабы флотов или даже в Главный Штаб ВМФ! Уж что может быть ГЛОБАЛЬНЕЕ! Нужен был координатор в использовании случайно

свалившегося в их руки открытия. А это предполагало как большие права, так и большую ответственность. А вот шарахаться от ответственности высший командный состав флота мирного времени умел очень хорошо. Открытие никому не было нужно! За окном бушевала перестройка, переходящая в перестрелку. Политики любой ценой цеплялись за власть. Деньги на содержание имеемых Вооружённых Сил выделялись с запозданием и в недостаточном количестве. Руководство Советского Союза ухитрилось оставить без внимания грандиозный подвиг моряков-подводников Северного Флота, выполнивших 08.08.1991 года в 21 час 09 минут впервые в мире шестнадцатиракетный залп баллистическими ракетами с борта атомного подводного ракетоносца «Новомосковск» (К-407) проекта 667БРДМ из подводного положения (командир капитан первого ранга С.В. Егоров). До сих пор этого не смог повторить никто. Операция имела название «Бегемот» и случайно совпала по времени с ГКЧП. Участники операции были своевременно представлены к Правительственным наградам, но «политикам» было не до них, и принять решение по их награждению было некому. Даже систему спутниковой навигации ГЛОНАСС, уже развёрнутую полностью к концу 1992 года (32 спутника на орбитах), «демократы» бросили на произвол судьбы (отработавшие на орбите свой ресурс аппараты на новые не заменялись). И уж совсем никому не было дела до какого-то случайного эффекта, тем более обнаруженного моряками-практиками, а не предсказанного или хотя бы объяснённого учёными. Что-то пытался делать начальник УПЛБ ВМФ адмирал Апполонов в 1986 — 1988 годах. Но ни методологической хватки ни собственных знаний ни полномочий ему не хватило для устойчивого экспериментального подтверждения случайных обнаружений ПЛ с помощью кольцевого эффекта. На научное обоснование обнаруженного эффекта средств, разумеется, никто выделять не собирался.

Относительно всего вышесказанного я осмелюсь предположить следующее. С момента создания первых подводных лодок по настоящее время их водоизмещение стремительно росло в сторону увеличения. С 363 тонн (ПЛ И.Ф. Александровского) до 33800 тонн (ТАПРК системы ТАЙФУН — АКУЛА проекта 941). Уже к началу Второй мировой войны в составе Военно-морских Флотов Франции и Японии были подводные лодки водоизмещением от 4304 (Сюркуф) до 6560 (И-400) тонн. Но морская радиолокация ещё не была широко распространена.

Одновременно развивались взгляды океанологов и гидрологов на морскую воду как на структуру весьма сложного и

далеко не однородного доменного состава. Как токопроводящая среда морская вода весьма сложно взаимодействует с разными физическими полями — электрическим, магнитным, электромагнитным, акустическим, гидродинамическим и гравитационным. На использовании свойств этих физических полей работают системы самонаведения торпед и неконтактные взрыватели торпед и морских мин.

К окончанию Второй мировой войны морская радиолокация уже широко применялась противолодочной авиацией союзников для обнаружения немецких подводных лодок в надводном положении и во время плавания под РДП. Но диапазон радиолокационных частот был выбран таким, что никаких «побочных» эффектов не проявлялось. Насколько мне известно, это был дециметровый диапазон УКВ.

Тоннаж подводных лодок резко увеличился с поступлением на вооружение ядерных ГЭУ. Атомоходы во многом изменили взгляды на возможности подводных кораблей. Особой гордостью подводников-атомщиков стала многократно возросшая скрытность. Подводные лодки месяцами могли не всплывать в надводное положение, имели точную навигационную аппаратуру, получили прекрасное противогидроакустическое покрытие корпусов, малошумные винты и механизмы, мощную и чувствительную гидроакустику. Бортовое электропитание в очередной раз перевели на постоянный ток для исключения магнитострикционных шумов. Почти все физические поля корпусов ПЛ были оптимизированы (то есть уменьшены до предела технических возможностей). В общем, АПЛ стали вершиной морской инженерной мысли. Вот только гравитационное поле не поддавалось никакой оптимизации и только росло с увеличением водоизмещения подводных лодок.

При движении ПЛ в подводном положении заданная глубина погружения удерживается горизонтальными рулями, которыми управляет боцман или авторулевой. Точность удержания заданной глубины хода в пределах ±5 метров. То есть гигантская масса металла (от 6000 до 33800 тонн) совершает вертикальные колебания по глубине, а вместе с массой колеблется и её гравитационное поле. Часть гравитационного поля корпуса подводного корабля, с регистрируемой измерительными приборами напряжённостью, выходит на поверхность воды, на границу двух сред — воды и воздуха. Вот эта часть гравитационного поля, на каком-то одинаковом уровне своей напряжённости вступает в резонансное взаимодействие с приповерхностными слоями морской воды и воздуха. Взаимодействие производит ориентирование солевых доменов в

верхних слоях воды и воздуха (как известно у поверхности воды в воздухе высокая концентрация солёных водяных капель), что ведёт к суммированию (своеобразной модуляции) напряжённости их электрических полей. Отсюда кольцевая или эллиптическая форма фигур на экранах РЛС. А уже взаимодействие суммированных электрических полей с электромагнитным полем от антенн радиолокационных станций (поглощение или отражение) ведёт к появлению кольцевых или эллиптических эффектов на экранах радиолокационных станций.

У оппонентов возникает вопрос: почему кольцевой эффект не обнаруживается вокруг крупных надводных судов или кораблей? Они ведь тоже обладают гравитационным полем? Ответ в том, что объём зоны взаимодействия гравитационного поля надводного корабля с напряжённостью для искомого резонансного взаимодействия с солёной водой пространственно слишком тонок из-за углов пересечения векторов напряжённости полей близких к 90°. И в этих объёмах не возникает условий для резонансного взаимодействия с электромагнитным полем поисковых РЛС, тем более, если они любого иного частотного диапазона. Для надводных кораблей и судов эффект может наблюдаться кратковременно при их потоплении (гибели).

Таким образом, совершенно случайно частотный диапазон радиолокационных станций загоризонтного целеуказания системы «Море» был выбран так, что именно на этих частотах обнаружилось взаимодействие суммарного электрического поля поверхностных солевых доменов морской воды, модулируемых мерцающим гравитационным полем крупных подводных объектов, с электромагнитным полем поисковых РЛС.

Частным случаем проявления кольцевого эффекта можно считать изменение поляризации солнечного света, отражённого от ледового покрова, что и наблюдал мой друг Серёга во время одного из своих полётов надо льдами через поляризационные пилотские очки. Лёд при всей его твёрдости имеет в своём составе незамерзающие круто солёные вкрапления, на которые и воздействует гравитационное поле подводной лодки, находящейся подо льдом.

Непосредственно противолодочной обороной я перестал заниматься в 1989 году, после назначения на должность капитана-наставника по военно-морской подготовке в Управление Корсаковской базы океанического рыболовства (КБОР). Уволился в 1999 году по достижении предельного возраста пребывания на военной службе (50 лет для капитана первого ранга). Произошли какие-либо изменения в организации обнаружения подводных лодок вероятного противника, я не знаю. Но есть косвенные

признаки того, что поляризационный метод обнаружения ПЛ пробил себе дорогу в жизнь. Так например гидроакустический комплекс тяжёлого атомного крейсера «Пётр Великий» (при всём его совершенстве) не мог обеспечить полного освещения подводной обстановки во время трагических событий с АПРК «Курск», тем не менее он её имел. Мало того кто-то из офицеров прессцентра ГШ ВМФ в открытую сказал, что за подводной обстановкой в месте катастрофы ведётся радиолокационное наблюдение. Это можно было принять за некомпетентность или оговорку бывшего политработника, но офицер сказал правду, просто в неё никто не поверил. Кроме того нигде в открытой печати нет упоминаний о работах в области поляризационного способа обнаружения ПЛ. А это происходит в двух случаях: первый когда этой проблемой вообще никто не занимается, второй когда получен значительный прогресс и тему засекретили. Ещё один признак. Сверхдальний поход тяжёлого атомного крейсера «Петр Великий» вокруг света на Дальний Восток для участия в учениях ТОФ без кораблей охранения. Вроде бы большая неосторожность для единственного на Планете корабля такого класса. Но нет, БИП (или БИЦ) крейсера знал ВСЮ обстановку вокруг корабля: надводную, подводную, воздушную, космическую и вряд ли дал бы себя обидеть. Ещё один косвенный признак: при общении со СМИ в интервью высоких военно-морских начальников перестали звучать трагические нотки при упоминании о подводной угрозе со стороны вероятного противника, а раньше аж надрывались от сознания собственного бессилия. Плюс утрата интереса к противолодочным надводным кораблям и сокращение бригад ОВР на всех флотах. Плюс возобновление полётов самолётов Дальней авиации вокруг границ Российской Федерации. Ведь не только для тренировки пилотов сжигаются сотни тонн авиационного керосина.

Методов противодействия поляризационному способу обнаружения мне известно три. Первый — уменьшение гравитационной массы подводных лодок. Второй — существенное увеличение глубин погружения. По первому пути уже идут многие страны, строящие подводные лодки. За счёт миниатюризации электроники и многих других систем вполне удаётся уменьшать численность экипажей и водоизмещение подводных лодок без ухудшения остальных характеристик. Второй способ противоречив, так как увеличение глубины погружения требует увеличения прочности набора корпуса, а это в свою очередь ведёт к увеличению гравитационной массы ПЛ. Третий требует создания источников антигравитации.

Вот такова, по моему мнению, фантастическая реальность!

…«Баковым на бак, ютовым на ют, шкафутовым на шкафут. По местам стоять, на якорь и швартовы кормой становиться. Обе машины стоп. Правая назад малый. Левая назад малый. Отдать левый якорь. обе машины стоп. Задержать якорьцепь. Подать бросательные. Подать кормовые. Даю связь бак — ют. Командиру ютовой швартовной группы завершить швартовку. Машины не нужны. Готовность к выходу один час. Баковым, ютовым, шкафутовым остаться. Остальным от мест отойти».

г. Южно-Сахалинск
1998-2011 г. г.

notes

Примечания

1

На 24.00. м. Томари-Анива: Др = 4,9 мили; м. Юнона: Др = 9,8 мили; φ = 46˚31 N; λ = 142˚46 E; ККм = 152˚0 (-10˚); V = 9 узлов. Видимость ночная 8 миль. Топлива 90 тонн, воды 15 тонн. Вахту принял второй помощник капитана Бельды Э. П.

2

На 04.00 м. Слюда Др = 4.2 мили, м. Анива Др = 5.3 мили, φ = 46˚03'9 N; λ = 143˚18'4E; ККм = 219˚0 (-10˚); V = 9 узлов.